FÜNF JAHRE ARBEIT AN DEN STRASSEN ADOLF HITLERS

Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers

Fünf Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers

HERAUSGEGEBEN VOM

GENERALINSPEKTOR FÜR DAS DEUTSCHE STRASSENWESEN

1938

VOLK UND REICH VERLAG BERLIN

Die Schrift wird in der NS.-Bibliographie geführt

Berlin, den 24. Oktober 1938

Der Vorsitzende der Parteiamtlichen Prüfungskommission zum Schutze des NS.-Schrifttums

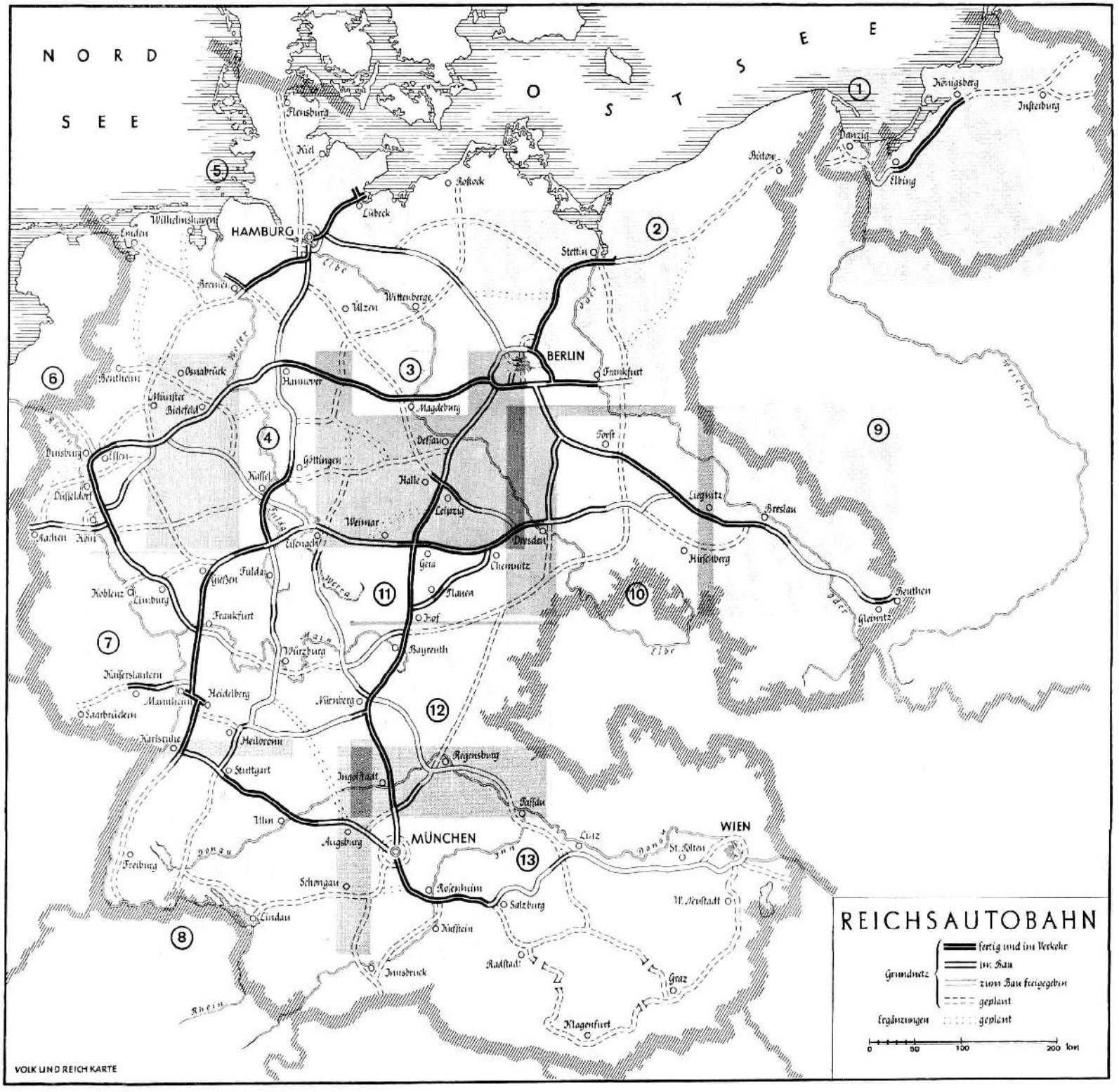
1. bis 11. Tausend

Bearbeitet von Waldemar Wucher

Aufnahmen von Else Hege und anderen. Kartengestaltung von Dora Nadge auf Grundlage der Ebenen Hochbildkarte von Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

Alle Rechte, insbesondere das des Nachdruckes (einschl. der Bilder, Karten und graphischen Darstellungen), der Verfilmung und Übersetzung, vorbehalten. Copyright 1938 by Volk und Reich Verlag GmbH., Berlin W 9. Die Rechte an den stummen Karten-Grundlagen (Ebene Hochbildkarte) hat Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München. Druck und Einband der Spamer A.-G. in Leipzig

Der Führer beim ersten Spatenstich zur Reichsautobahn im Land Österreich am 7. April 1938 am Walserberg bei Salzburg



Die Karte dient gleichzeitig der Übersicht über die Reihenfolge, in der die einzelnen Reichsautobahnstrecken im Karten- und Bildteil des Buches behandelt sind. Die grauen Flächen zeigen die Kartenausschnitte. Die Nummern verweisen auf folgende Seiten des Buches:

1: Seite 29 3: Seite 35 5: Seite 38 7: Seite 50 9: Seite 67 11: Seite 72 13: Seite 89
2: Seite 30 4: Seite 34 6: Seite 42 8: Seite 62 10: Seite 66 12: Seite 84

Zur Einführung

Das fünfte Jahr der Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers ist durch eine Reihe großer neuer Aufgaben gekennzeichnet. Am 13. März 1938 holte der Führer seine Heimat, das deutsche Österreich, heim ins Reich, und wenige Wochen später, am 7. April 1938, begann er selbst mit dem ersten Spatenstich am Walserberg bei Salzburg den Bau der Reichsautobahn nach Linz und Wien. Inzwischen ist der gesamte Netzplan für das Land Österreich ausgearbeitet. Sein besonderes Ziel ist es, daß die südlich des Alpenmassivs verhältnismäßig verkehrsfern gelegenen Gebiete durch die Reichsautobahn auf das engste mit dem Altreich verbunden werden – ein kühner Plan, weil er die schwierige, aber lohnende Aufgabe der Überwindung der Alpen durch den großzügigen Verkehrsweg der Reichsautobahn verlangt.

Die zweite große Aufgabe, die in diesem Jahr zu bearbeiten war, ist der Bau der Hochbrücke über die Elbe bei Hamburg. Es galt in sorgfältigen Untersuchungen die endgültige Lage der Brücke und die Art der Fundierung der gewaltigen Baukörper der Widerlager und Pfeiler zu klären.

Eine wesentliche Förderung erfuhr auch die schwierige Frage des Anschlusses unserer Großstädte an die Reichsautobahnen. So wurde im Zusammenhang mit den im Frühjahr 1938 verkündeten Plänen der Neugestaltung der Reichshauptstadt auch der Anschluß der Reichsautobahn an das Straßennetz des neuen Berlin, die Verbindung des Reichsautobahnringes mit dem Achsenkreuz der Stadt, endgültig festgelegt. Ebenso wurde der Anschluß der Hauptstadt der Bewegung durch einen Reichsautobahnring im Sinne der Berliner Lösung geplant. Bedeutende Fortschritte machte auch der Anschluß der Reichsautobahn an das Reichsparteitaggelände in Nürnberg, das seit September 1938 auch von Ingolstadt her mit dem Kraftwagen über die Reichsautobahn erreicht werden kann. Die geplante Lösung dieser Fragen ist in dem vorliegenden Jahresbericht in einer Reihe von Beiträgen eingehend dargestellt.

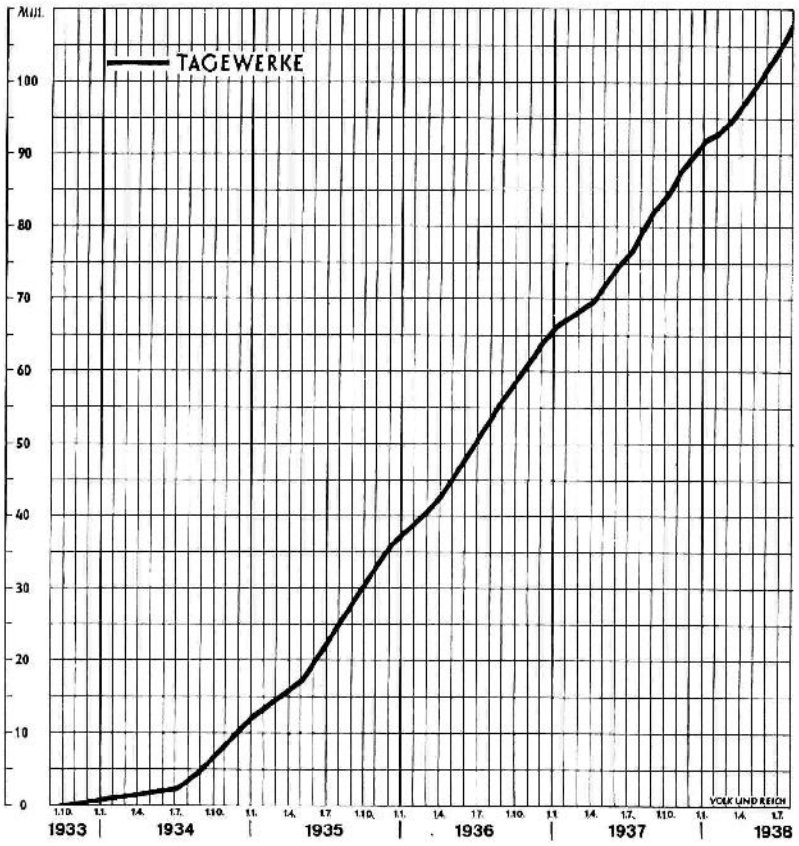
Im Textteil dieses Bandes tritt noch mehr als in den vorhergehenden Jahresberichten die Tatsache in Erscheinung, daß die Reichsautobahn nicht nur ein gewaltiges Bauvorhaben ist und noch auf lange Jahre hinaus bleibt, sondern daß sie nach der Fertigstellung von weit mehr als 2000 km ein lebenswichtiges Glied des deutschen Verkehrswesens bildet. Seine Bedeutung liegt dabei nicht einmal so sehr in der Länge des zur Verfügung stehenden Verkehrsbandes, als vielmehr in der umwälzenden Wirkung, die dieser neuartige Verkehrsweg auf die Entwicklung des Kraftverkehrs ausübt. Das erstreckt sich bis in die Einzelheiten der Entwicklung des Kraftfahrzeugbaues, wie aus einem der Beiträge dieses Jahresberichtes überzeugend hervorgeht.

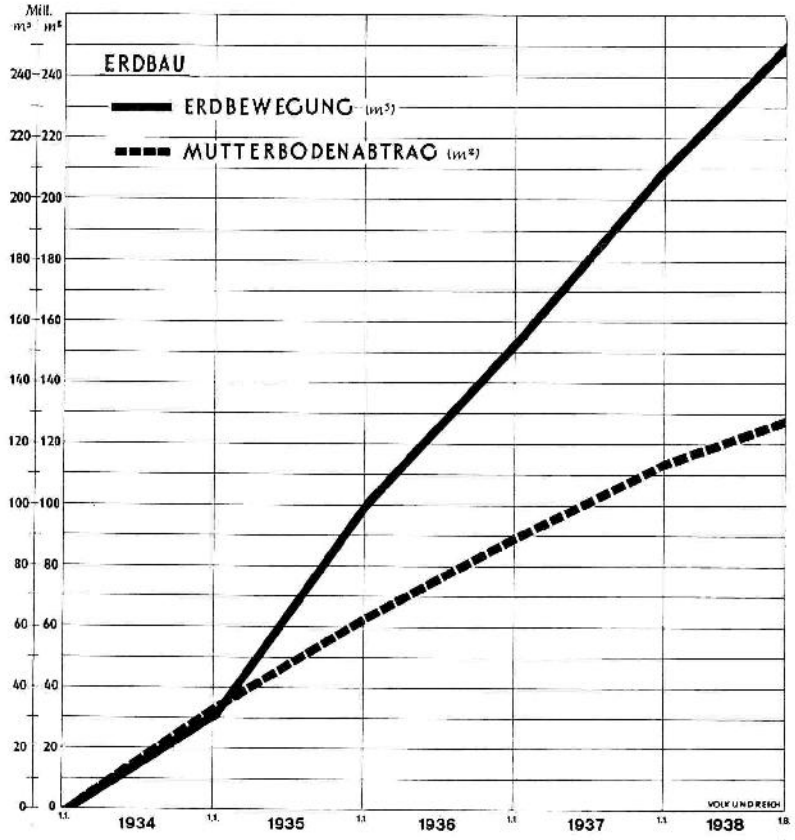
Die Bauaufgaben der Reichsautobahnen sind im Berichtsjahr größer geworden. Das Netz hat sich durch die Rückkehr Österreichs in das Reich auf etwa 12000 km erweitert. Nun hat der Führer auch die sudetendeutschen Gebiete ins Reich eingegliedert und mit der Heimkehr von 10 Millionen Deutschen innerhalb eines einzigen Jahres den Sehnsuchtstraum von Generationen erfüllt. Wie auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens werden damit auch für die Straßen des Führers neue Aufgaben hinzukommen, die im nationalsozialistischen Deutschland mit der gewohnten Entschlossenheit ergriffen und gelöst werden. Die im Sudetenland geplanten Autobahnen sind in der Übersichtskarte bereits eingezeichnet.

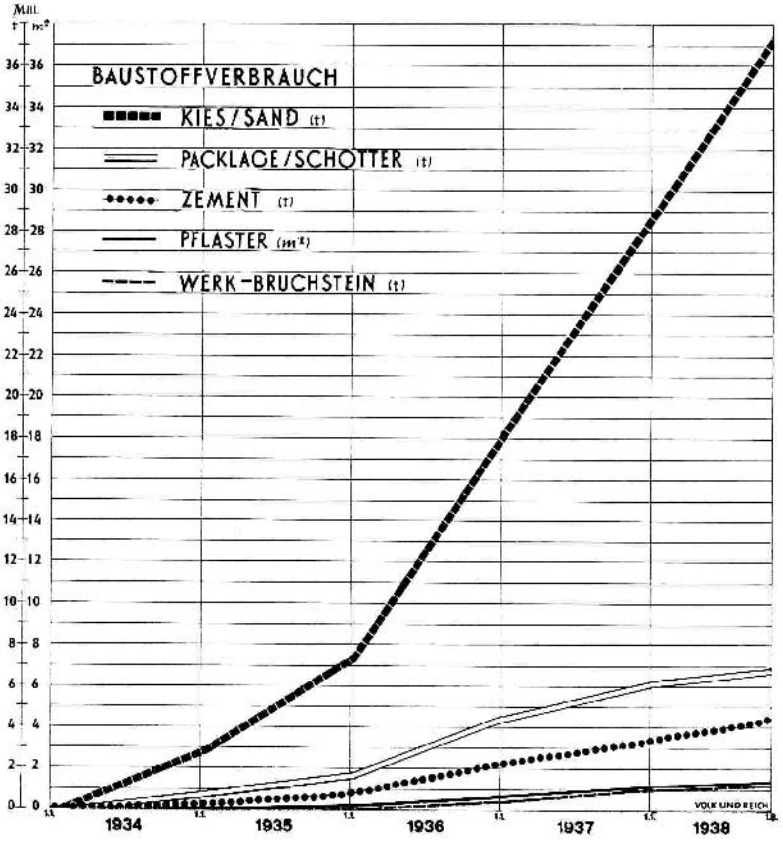
Die Forderungen des Vierjahresplans und die gewaltigen Aufgaben, die zur Sicherung des Reiches im Jahre 1938 im deutschen Westen durchgeführt werden mußten, haben die Erfüllung des für den Bau der Reichsautobahn gesetzten Jahreszieles nicht immer leicht gemacht. Aber mit um so größerer Zähigkeit wurde das gesteckte Ziel verfolgt; es wird auch erreicht. Dem Befehl des Führers entsprechend wird noch im Jahre 1938, wenig mehr als 5 Jahre nach dem ersten Spatenstich, der 3000. Kilometer vollendet sein.

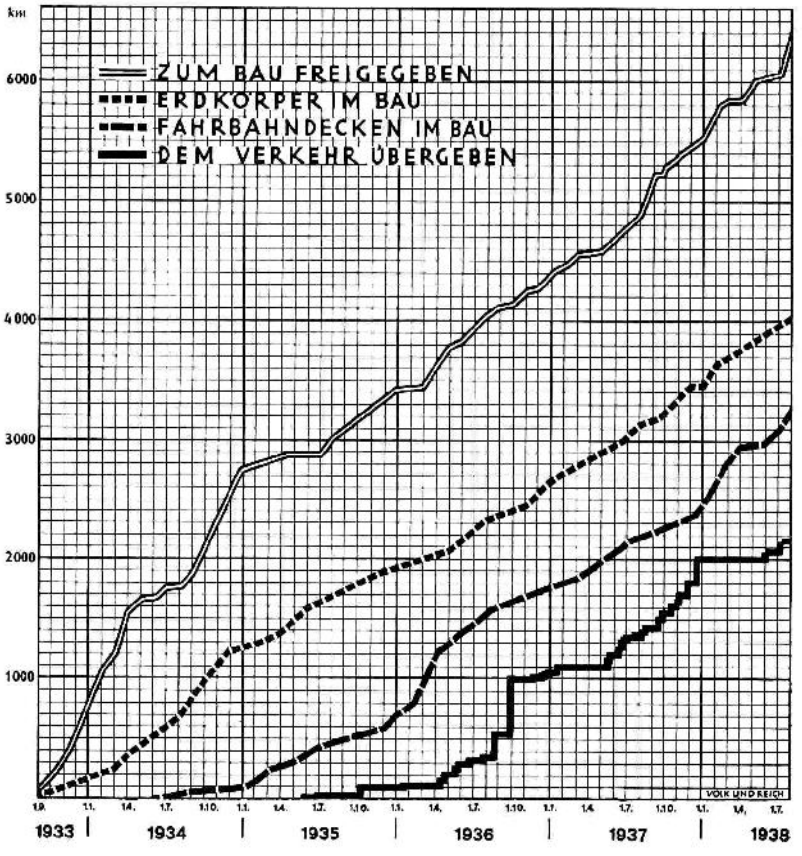
Mit Zahlen allein aber – darauf soll auch an dieser Stelle wieder hingewiesen werden – läßt sich die Bedeutung des Werkes nicht voll ermessen. Die Bilder der wachsenden Strecken und der Bauwerke im zweiten Teil dieses Buches bringen es mehr und mehr zum Bewußtsein, daß Straßenbau zur Kunst, zur Kulturtat geworden ist.

Baufortschritt 1933–1938









Die Reichsautobahn im Land Österreich

In das „Fünfte Jahr" der Reichsautobahnen fällt die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich. Schon 3 Wochen nach der Machtübernahme erteilte der Führer und Reichskanzler beim ersten Spatenstich an der ehemaligen Reichsgrenze bei Salzburg den Befehl zum Beginn der Bauarbeiten und verkündete die Fertigstellung der Strecke Salzburg—Wien binnen 3 Jahren. Seither wurde nicht allein diese Linie zum Großteil baureif ausgearbeitet und gegen 60 km in Bau genommen, sondern in kürzester Zeit auch alle Untersuchungen und Erhebungen durchgeführt und abgeschlossen, die zur endgültigen Festlegung des gesamten Liniennetzes der Reichsautobahnen in Österreich notwendig waren.

Bei der Planung der Linien mußten im wesentlichen drei Forderungen erfüllt werden:

1. Es sollte durch die Reichsautobahn die ganze Ostmark mit all ihren Gauen und Hauptstädten an das Altreich und dessen politische und wirtschaftliche Brennpunkte angeschmiedet werden. Das bestehende, nach der ehemaligen Bundeshauptstadt Wien ausgerichtete Verkehrsnetz mußte der neuen Raumordnung entsprechend ergänzt und in neue Richtungen gewiesen werden.

2. Die Reichsautobahnverbindungen des Altreiches mußten als zwischenstaatliche Verkehrslinien bis an die neuen Reichsgrenzen herangeführt werden, um ihren Anschluß an die Fernverkehrsstraßen der neuen Nachbarländer — an Italien, Jugoslawien und Ungarn — zu finden.

3. Die Verkehrsverhältnisse innerhalb der Ostmark selbst sollten eine weitgehende Verbesserung erfahren und insbesondere der Kraftwagenverkehr zwischen den einzelnen Gauen. Welche Mängel und Lücken das bestehende Reichsstraßennetz in dieser Hinsicht aufweist, sei an Hand der untenstehenden Skizze kurz angedeutet. Abb. 1 gibt eine Übersicht über die bestehenden wintersicheren und nicht wintersicheren Reichsstraßen (die allerdings zum Teil den Anforderungen des neuzeitlichen Kraftwagenverkehres infolge zu geringer Straßenbreite, scharfer Krümmungen und zu großer Steigungen, z. B. Katschberg bis zu 32%, nicht gewachsen sind). Sie zeigt beispielsweise, daß die kürzeste wintersichere Verbindung über reichsdeutschen Boden zwischen dem ehemaligen, heute zum Gau Kärnten gehörenden Osttirol und dem Norden über Klagenfurt und den Schoberpaß verläuft. Die Großglocknerstraße ist nur während 4 Sommermonaten befahrbar zu halten. Ferner sei erwähnt, daß man von dem zum Gau Salzburg gehörenden, durch Mauterndorf bekannten Lungau, der von seiner Hauptstadt nur 90 km entfernt ist, diese während 5 Monate sowohl mit dem Kraftwagen als mit der Eisenbahn nur über die 345 km lange Strecke über St. Michael — Liezen — Radstadt — Werfen erreichen kann. Der Radstädter Tauern ist während dieser Zeit höchstens mit Raupenfahrzeugen zu überqueren.

Für die Führung der Reichsautobahnlinien im einzelnen stand von allem Anfang fest, daß Wien, als ehemalige Bundeshauptstadt, als kulturelles und wirtschaftliches Zentrum des gesamten Donauraumes über Salzburg und Passau mit dem Altreich verbunden werden mußte. Linz, als Hauptstadt des Gaues Ober-Donau und Sitz der Hermann Göring-Werke, sollte durch diese Verbindung möglichst mit erfaßt werden, eine Forderung, die durch die Heranführung der Linie an Linz und den Bau des Zubringers erfüllt wird. Landschaftliche Höhepunkte eröffnet die Linienführung am Mondsee und am Attersee, doch auch im Bereich der Strengberge und insbesondere im südlichen Wiener Wald, auf der Strecke Klausen—Leopoldsdorf—Alland—Heiligenkreuz—Hinterbrühl und durch den Abstieg ins Wiener Becken über Gießhübel werden Landschaftsbilder seltener Schönheit erschlossen.

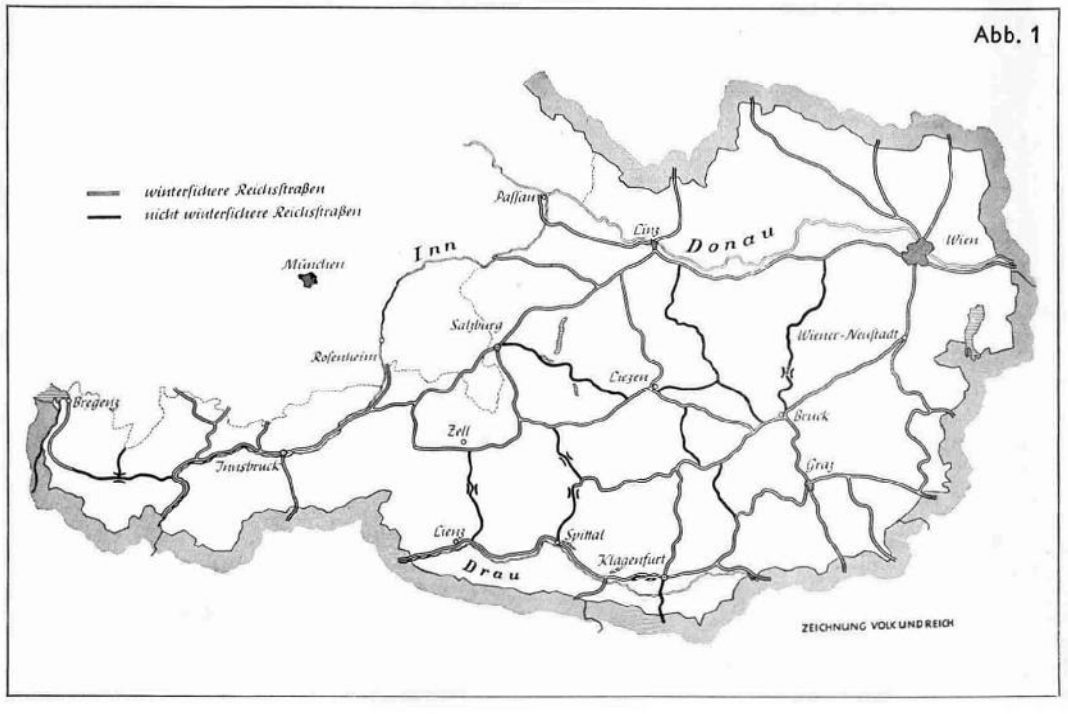
Das weitere Netz der Reichsautobahn wird folgende Linien umfassen: Die Linie Wien—Graz kreuzt in der Verlängerung der Triester Straße den südlichen Wiener Autobahnring und zieht zwischen Baden und Traiskirchen verlaufend südlich nach Wr. Neustadt. Durch diese Linienführung werden die zum Wohn- und Siedlungsgebiet Wiens gehörenden Orte Mödling, Gumpoldskirchen, Baden und Vöslau mit der Hauptstadt in kürzeste Verbindung gebracht. Von Wr. Neustadt an führt die Reichsautobahn nicht über den Semmering, sondern etwa in gleichem Abstand von der Wechselstraße und der ungarischen Grenze durch das Burgenland und die Oststeiermark bis Hartberg und erschließt so dem Verkehr neue Gebiete. Von Hartberg geht die Linie über Gleisdorf nach Graz. Diese Linie vermeidet den schwierigen Aufstieg auf der Nordseite des Semmerings und die lange ungünstige Parallelführung mit Eisenbahn und Straße im engen Mürz- und Murtal. Sie ist überdies kürzer.

Den Autobahnlinien Graz—Linz und Graz—Salzburg ist die Teilstrecke bis Liezen gemeinsam. Auch hier folgt die Linie von Graz ab nur bis Peggau dem Murtal, dann jedoch dem Überbachertal, durchstößt die Gleinalpe mit einem 5,3 km langen Tunnel und erreicht so auf dem kürzesten Wege St. Michael. Die weitere Linie verläuft durch das Liesing- und Paltental über den Schoberpaß nach Liezen. Durch diese Linienführung wird die Verbindung von Graz nach Liezen gegenüber der über Bruck verlaufenden Reichsstraße um 36 km verkürzt.

Die Linie nach Linz wird über den Pyhrn-Paß weitergeführt und die Autobahn Salzburg—Wien südlich von Wels erreicht, von wo der nordwärts ziehende Zubringer den Verkehr nach Passau weiterleitet. Von seltener Schönheit wird die Fahrt über den Pyrhn mit dem Blick auf das Tote Gebirge und die Ennstaler Alpen sein.

Die Linie nach Salzburg folgt ab Liezen dem Ennstal bis Eben, immer mit dem Blick auf die Kalkwände des Totengebirges und des Dachsteinmassives. Das Salzachtal wird über das Fritztal erreicht. Von Werfen zieht die Strecke nordwärts nach Salzburg, um am Walserberg den Anschluß an die bereits im Betrieb stehende Strecke nach München zu finden.

Abb. 1



Bei der Reichsautobahnverbindung Graz—Klagenfurt kam für den Koralpenübergang nur eine im wesentlichen dem Zuge der Packstraße folgende Linie in Betracht. Durch die wesentlich zügigere Linienführung und insbesondere die Kreuzungsfreiheit der Reichsautobahn wird es künftig möglich sein, von Graz nach Klagenfurt binnen $1^1/_2$ Stunden zu gelangen.

Für die Verbindung von Salzburg mit Kärnten bestanden die verschiedensten Möglichkeiten der Linienführung. Die westlichste Linie würde über Gastein—Tauerntunnel—Mallnitz—Spittal nach Villach und Klagenfurt, die östlichste hingegen über Radstadt — Durchtunnelung der Radstädter Tauern — Mauterndorf—Murtal und offen über die Flattnitzer-Höhe und Feldkirchen nach Klagenfurt führen.

Maßgebend für die endgültige Festlegung der Linie war die Erwägung, daß die Reichsautobahn der natürlichen Hauptverkehrsrichtung durch Kärnten (Drautal, Kärntner Seen) folgen muß, um den aus Italien über Tarvis und den Plöckenpaß, über den Brenner und aus den Dolomiten durch das Pustertal, sowie den über den Großglockner und über Gastein und schließlich den über den Katschberg kommenden Verkehr zu erfassen. Somit war es gegeben, die Autobahn von Klagenfurt unbedingt erst bis Spittal zu führen.

Die über Gastein führende Linie schied aus, weil sie auf der ganzen Länge mit der Tauernbahn (der einzigen, ganzjährig benützbaren Verkehrsader) gleichläuft und überdies der Abstieg von der Mallnitzer Höhenstufe nach Obervellach unter größten Schwierigkeiten nur mit Hilfe eines Kehrtunnels zu bewältigen wäre.

Lag aber Spittal als unmittelbarer Anknüpfungspunkt der Nord-Südverbindung fest, so konnte die Linie nunmehr über Gmünd einmal in kürzester Linie durch das Maltatal und Großarltal nach St. Johann verlaufen. Die Notwendigkeit, den Hauptkamm der Hohen Tauern mit einem 19 km langen Tunnel zu durchqueren, sprach gegen diese Linie. Die andere, endgültig gewählte Linie führt von Gmünd äußerst schwierig an steilen Hängen mit stets gestaffelter Fahrbahn, eine Reihe von Seitengräben überbrückend, bis Rennweg und dann leicht bis zum Fuß des Katschberges, der mit einem 4,7 km langen Tunnel durchquert wird. Durch das Zederhaustal, oder aber über Mauterndorf und das Lantschfeldtal wird der Fuß der Radstädter Tauern erreicht, die mit einem 8,6 km bzw. 7,6 km langen Tunnel zum landschaftlich reizvollen Ennstal hin, durchquert werden. Bei Reitdorf erfolgt der Anschluß an die Linie Salzburg—Graz.

Die Strecke Salzburg-Klagenfurt ist 216 km (228 km) lang. Durch den Bau dieser Linie wird es möglich sein, von Salzburg den Millstätter See in $1^1/_2$ Stunden zu erreichen.

Die derzeitige, wintersichere Verbindung von Klagenfurt nach Salzburg führt über das Palten—Liesingtal und ist 354 km lang. Die Sommerverbindung über den Katschberg und den Radstädter Tauern, 241 km lang, wird wegen des Katschberges, der bis zu 32% Steigung aufweist, von Bergfahrten ungewohnten Kraftfahrern gefürchtet und gemieden. Der Bau der Strecke Salzburg—Klagenfurt stellt daher eine unbedingte Notwendigkeit dar.

Die Reichsautobahn Kufstein—Innsbruck verbindet einerseits München mit Innsbruck über Rosenheim, andererseits ist sie ein Teilstück der wintersicheren Autobahnverbindung von Wien nach Innsbruck.

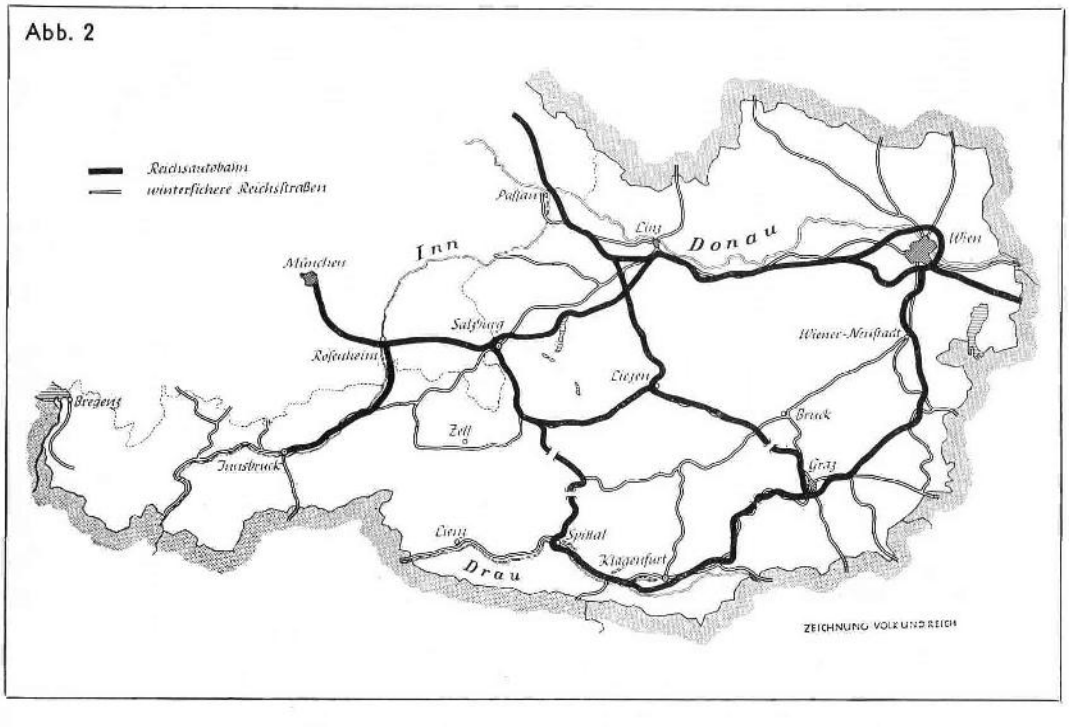
Über die endgültige Verbindung der Autobahn mit Italien ist eine Entscheidung noch nicht getroffen.

In technischer Hinsicht bestehen bei einem Teil des Reichsautobahnnetzes in Österreich, insbesondere bei den derzeit im Bau befindlichen Strecken, dieselben Verhältnisse wie im Altreich (die Strecken im Wiener Wald weisen z. B. eine Ähnlichkeit mit den Strecken im Hessischen Bergland auf), so daß die Übertragung der bisher beim Bau der Reichsautobahnen angewandten Grundsätze und gesammelten Erfahrungen ohne weiteres möglich ist.

Bei den eigentlichen Hochgebirgsstrecken (z. B. bei der Tauern- und Pyhrnpaßlinie) treten hingegen eine Reihe von vollkommen neuen Aufgabenstellungen auf, wie sie ähnlich, jedoch in milderer Form bisher nur beim Bau der Alpenbahnen aufgetreten sind. Die Schwierigkeiten beginnen bei der Trassierung. Bereits die Aufstellung eines ersten Vorentwurfes ist nicht mehr an Hand der bestehenden Karten und auf Grund von Geländebegehungen möglich, die genaue Geländeaufnahme bildet die unerläßliche Voraussetzung für jede Planungsarbeit. Die geologischen Gegebenheiten, die Bausteinbeschaffung und Wasserversorgung müssen im voraus untersucht werden. Die Führung der Autobahn an Steilhängen, bei denen Querneigungen von 45° und mehr nicht selten sind, erfordert gewaltige Felsausbrüche und den Bau hoher Stütz- und Futtermauern, sowie von Lehnenviadukten und die Staffelung der Fahrbahnen über lange Strecken. Das Landschaftsbild bei diesen schweren Eingriffen dennoch möglichst zu schonen, wird die vornehmste Pflicht des Ingenieurs sein. Die häufig notwendige Staffelung der Bauwerke in künstlerisch einwandfreier Weise zu lösen, wird eine neuartige Aufgabe für Brückenbauer und Architekten sein. Zur Sicherung der Strecken werden in den Hochtälern umfangreiche Lawinenschutzanlagen und Wildbachverbauungen erforderlich sein. Die schwierigste Aufgabe aber wird der Bau der gewaltigen Straßentunnels darstellen, die den größten Eisenbahntunnels ebenbürtig sein werden. Die Frage der Profilgebung der Tunnels, insbesondere aber der Belüftung während des Betriebes wird noch den Gegenstand eingehender Untersuchungen bilden müssen. Für die künstliche Belüftung von Autotunnels zur Abführung der giftigen Auspuffgase der Kraftwagen liegen Vorbilder nur im wesentlich kleineren Maßstab vor. Der Hollandtunnel unter dem Hudson bei New York ist mit 2,8 km der längste unter ihnen. Aber auch später im Betrieb wird die Schneefreihaltung der Alpenstrecken und die Glatteisbekämpfung noch manche neue Aufgabe zu lösen geben.

Die Strecke Salzburg—Wien ist bereits drei Wochen nach der Machtübernahme in Bau genommen worden, sie soll im Jahre 1941 dem Verkehr übergeben werden. Als nächste Linie ist der Bau der Nord—Südverbindung Salzburg—Klagenfurt vorgesehen, während der Baubeginn auf den übrigen Strecken einem späteren Zeitpunkt vorbehalten ist.

Abb. 2



Reichsautobahn und Großstadt

Im Großdeutschen Reiche wohnen etwa 30% der Menschen in Großstädten über 100000 Einwohner. Die Verteilung der Kraftfahrzeuge aller Art ist eine ähnliche; etwa $^1/_3$ aller Fahrzeuge sind in den Großstädten beheimatet. Im Reichsdurchschnitt kommen zur Zeit etwa 26 Einwohner auf ein Kraftfahrzeug, in den Großstädten etwa 21 Einwohner.

In der freien Landschaft ist der Kraftfahrzeugverkehr wegen der weiträumigen Anordnung von Wohn- und Wirtschaftssiedlungen auf viele Wege verteilt. In der Großstadt ballt sich selbstverständlich mit allen Interessen auf engem Raum auch der Kraftverkehr in viel stärkerem Maße, als es der Verhältniszahl der Einwohner und Kraftfahrzeuge entspricht.

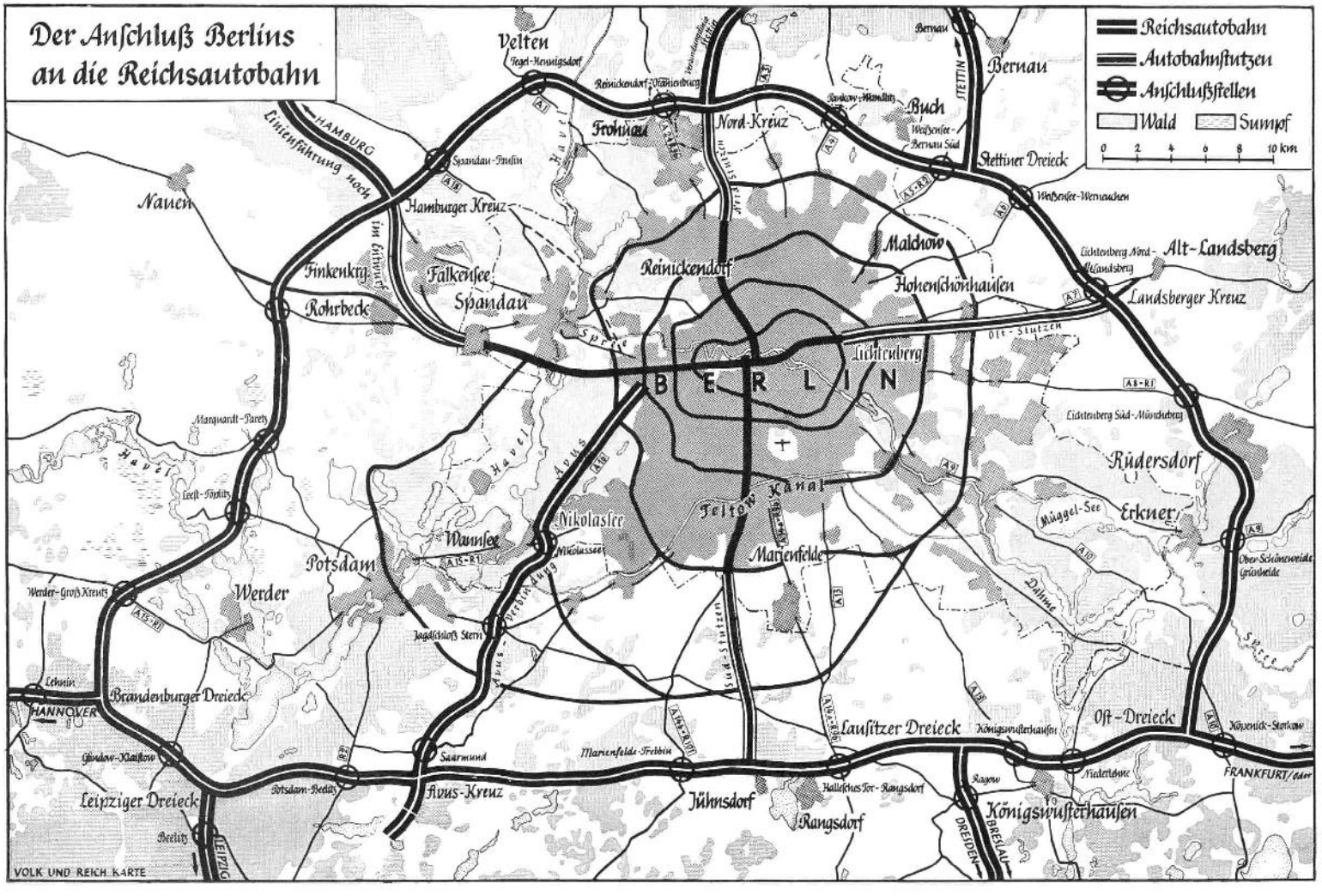
Für das flache Land ist der Anschluß der Reichsautobahnen an eine Landstraße niederer Ordnung meist ausreichend; bei der Stadt muß schon eine Reichsstraße besonders leistungsfähig ausgebaut werden. Die Großstadt schließlich erfordert bewußte Ausrichtung des gesamten Verkehrsstraßennetzes auf die zugeordneten Anschlußstellen der Reichsautobahn. Die Weltstädte Berlin, Hamburg, Wien und wegen ihrer besonderen Eigenschaft als Hauptstadt der Bewegung und Stadt der deutschen Kunst auch München, stellen einmalige Aufgaben.

Für Berlin, Hamburg, München und Wien hat der Führer eine Neugestaltung des Stadtbildes angeordnet. Es ist selbstverständlich, daß auch die Reichsautobahnen ihren Beitrag hierzu leisten, während sie sonst die Städte nur berühren und die Schaffung des Anschlusses den Interessenten überlassen müssen.

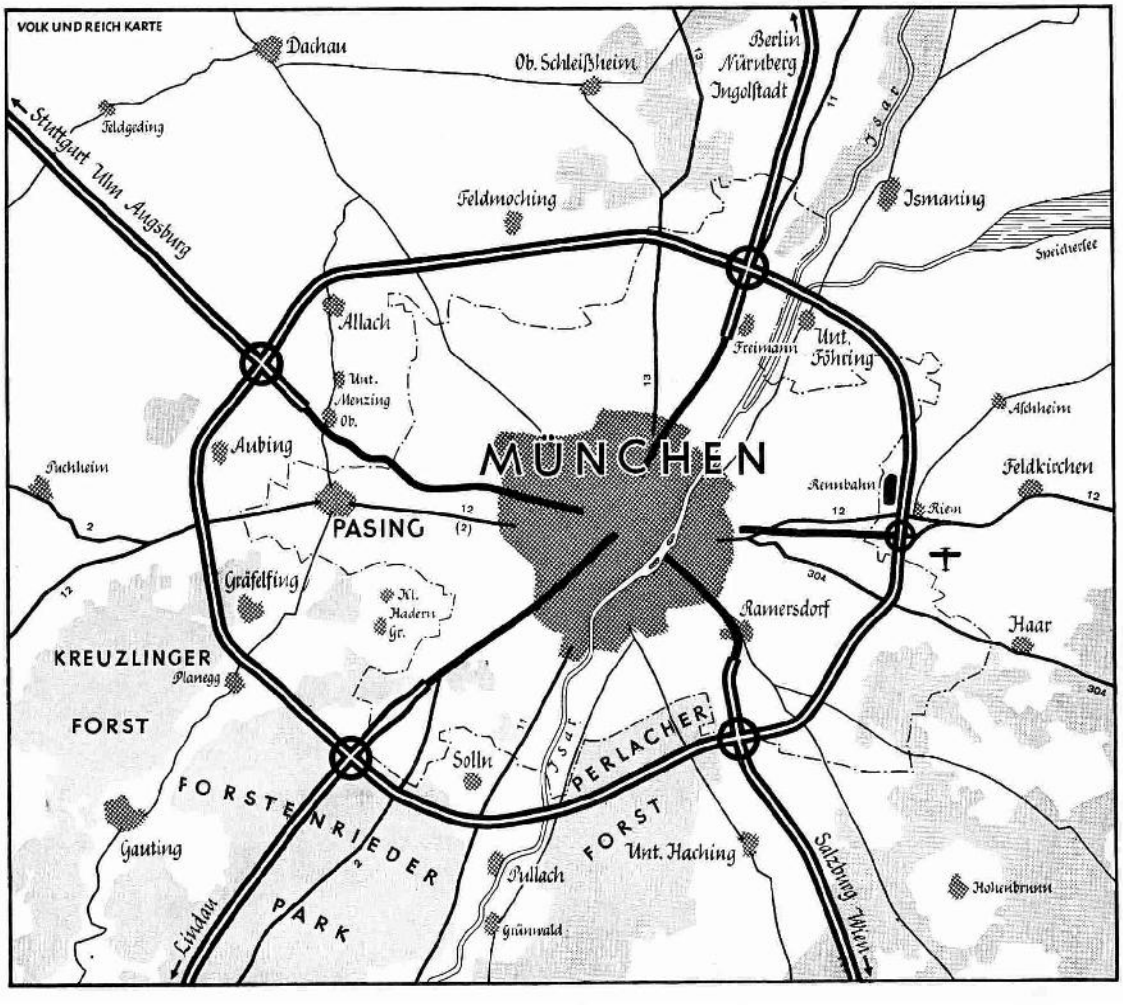
Berlin

Die Reichshauptstadt Berlin*) liegt im Schnittpunkt dreier wichtiger Durchgangslinien der Reichsautobahnen: Hamburg—Breslau, Stettin—München, Frankfurt/O.—Ruhrgebiet. Die Kreuzung wird in einen die Stadt umschließenden, etwa 180 km langen Ring von Reichsautobahnen aufgelöst, von dem die Außenstrecken abzweigen. Die Stadt ist durch über 20 Anschlußstellen, als deren Zubringerstraßen vorhandene Ausfallstraßen ausgebaut werden, verbunden. Hierdurch ergibt sich eine weitflächige Verkehrsverteilung und für die Außengebiete der Stadt ein kurzer Zufahrtsweg. Für die Innenstadt bedeutet diese Lösung jedoch eine Fahrzeit von rund 1 Stunde bis zur Reichsautobahn. Denn die geographischen Verhältnisse der seenreichen Umgebung Berlins, die Lage der Stadt Potsdam, nicht zuletzt die Notwendigkeit, für Berlin selbst Gelände für die Siedlungsentwicklung freizuhalten, bedingten die weit von der Stadt abliegende Linienführung des Ringes.

*) Siehe auch Carl Schnell: „Die Reichshauptstadt und die Reichsautobahn". In: Die Straße, Jahrgang 1938, Heft 2, Seite 37—40.



Bei der Planung der Neugestaltung der Reichshauptstadt mußte deshalb ihre schnelle Verbindung mit den Reichsautobahnen mit einbezogen werden. Dem Städtebauer wird hierdurch gleichzeitig das Ziel für seine von innen nach außen strebende Verkehrsplanung gestellt. Berlin, das bisher keinen städtebaulich klaren Mittelpunkt hat — Ansätze hierzu aus der Zeit der großen preußischen Könige wurden in der Gründerzeit völlig zerschlagen — bekommt diesen nahe beim Brandenburger Tor in der Kreuzung seiner Hauptachsen, die nach den Plänen des Generalbauinspektors für die Reichshauptstadt Berlin, Prof. Albert Speer, in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung die Stadt durchstoßen. Das Ende der Achsen, gleichsam ihr Auflager, gibt der Ring der Reichsautobahn. Die Stadt bricht sich von innen nach außen freie Bahn, die Reichsautobahnen eilen ihr von außen entgegen; beide treffen sich in der Grenzzone des dichter bebauten Geländes, das etwa von dem äußersten der vier vorgesehenen inneren Stadtringe umschlossen wird. Die Reichsautobahn wird also von außen her mit ihren gewohnten Abmessungen bis dort heranreichen. Entlang diesem Schnellverkehrsweg wird die Stadt wiederum mit Wohnstraßen hinauseilen in die freie Landschaft, um neuen Siedlungsraum zu erschließen, um Ersatz für die heute bebauten Flächen, die den neuen Verkehrswegen, Plätzen, Parkstellen und Grünanlagen weichen müssen, zu schaffen. Diesen besonderen Verhältnissen entsprechend, muß auf vollkommen kreuzungsfreie Führung der Anschlußstutzen verzichtet werden. Die Autobahnzubringer zu den Berliner städtischen Achsen werden also geländegleich liegen und den Querverkehr, allerdings an möglichst wenigen Punkten, fahrbahngleich ermöglichen. Eine Ausnahme macht die Reichsautobahnstrecke, die die Avus an das Netz anschließt. Das Vorhandensein dieser ältesten Nur-Autostraße der Welt ermöglicht die gleichzeitig meist benutzte Berliner Verkehrsrichtung Süd bis West bis in das Herz der Stadt kreuzungsfrei zu gestalten — eine wohl einmalige historisch bedingte Lösung. Neben den Achsen werden die alten Ausfallstraßen zusammen mit den innerstädtischen Ringen großzügig zu einem leistungsfähigen Verteilungssystem umgebaut, so daß später die Möglichkeit besteht, die Hauptachsen vom Lastenverkehr ganz freizuhalten. Dann wird der Lebensraum von fast 5 Millionen Menschen innerhalb des Berliner Autobahnringes vollwertig dem Kraftverkehr erschlossen sein.



Der Anschluß der Hauptstadt der Bewegung an die Reichsautobahn

München

München hat von seinem alten Stadtkern soviel bewahrt, daß jeder Fremde, auch ohne einen Plan zu studieren, die Stadtmitte findet. Hierdurch ergibt sich die Zielrichtung der Reichsautobahnen, die von außen herkommen, klar und eindeutig. Königliche Bauherren haben auch noch im vorigen Jahrhundert große Straßen angelegt, die zur Stadtmitte führen. Diese werden modernen Ansprüchen angepaßt, die neuen Randsiedlungen werden durchbrochen, so daß die Reichsautobahn in die Hauptstraßen eingeführt werden kann. Die Eigenart Münchens als Fremdenverkehrsstadt, besonders seine ehemals im kleindeutschen Reich grenznahe Lage, veranlaßten auch den Durchgangsverkehr, in der Stadt haltzumachen. Der Wirtschaftsverkehr floß hauptsächlich zwischen der Stadt und dem Norden des Landes. Der Verkehr zwischen der Stadt und dem Süden war in der Hauptsache Erholungsverkehr. Mit der Erweiterung des Reiches durch die Angliederung Österreichs wird München jedoch auch für den Wirtschaftsverkehr wichtiger Durchgangspunkt (siehe die Netzkarte der Reichsautobahnen im Großdeutschen Reich Seite 8). Hierdurch wird in umgekehrter Entwicklung wie bei Berlin neben dem bis an das Weichbild der Stadt hinreichenden Autobahnnetz zusätzlich auch ein Autobahnring nötig*). Er ist mit rund 60 km Länge eng um die Stadt gezogen, da hier die örtlichen Verhältnisse ganz anders liegen als in Berlin. Neben den Reichsautobahnlinien, die vom Ring nach der Innenstadt führen, werden Anschlußstellen an vielen Punkten eine weitere Verkehrsverteilung ermöglichen. Eine Sonderstellung nimmt der Anschluß des Flugplatzes ein, weil dieser außerhalb des Autobahnringes liegt und selbstverständlich eine Schnellverbindung mit der Stadt und der Reichsautobahn braucht. Die Münchener Lösung gestattet schnellsten Verkehr mit der Innenstadt, auf den auch der Personenverkehr, der eigentlich München nur zu berühren brauchte, kaum wird verzichten wollen, und gute Umgehungsmöglichkeit für den Lastenverkehr, so daß die Innenstadt von diesem frei bleibt.

*) Siehe auch Paul Hafen: „Der Reichsautobahnring um München". In: Die Straße, Jg. 1938, Heft 15, S. 489—491.

Hamburg

Der Welthafen Hamburg stellt eine besondere Aufgabe an das Zusammenwirken von Stadt und Reichsautobahn. Das Kernstück der ganzen Planungen ist die Elbe-Hochbrücke. Die städtebaulichen Aufgaben, die hier zu lösen sind, werden daher im Zusammenhang mit der Elbe-Hochbrücke in dem folgenden Beitrag gesondert behandelt.

Wien

Wien, die Hauptstadt der Ostmark, ist heute noch nicht an das Reichsautobahnnetz angeschlossen. Die Pläne sind noch im Reifen. Die Aufgabe wird durch die Grenznähe im Donaubecken am Wiener Wald sehr erschwert. Die Reichsautobahnen stellen dem Städtebau neuartige Aufgaben. Die Lösung muß immer aus der Eigenart der Stadt gesucht werden. Meist wird dann der Anschluß der Stadt an die Reichsautobahn gestaltendes Element ihrer eigenen Verkehrsplanung.

Die Hamburger Hochbrücke über die Elbe

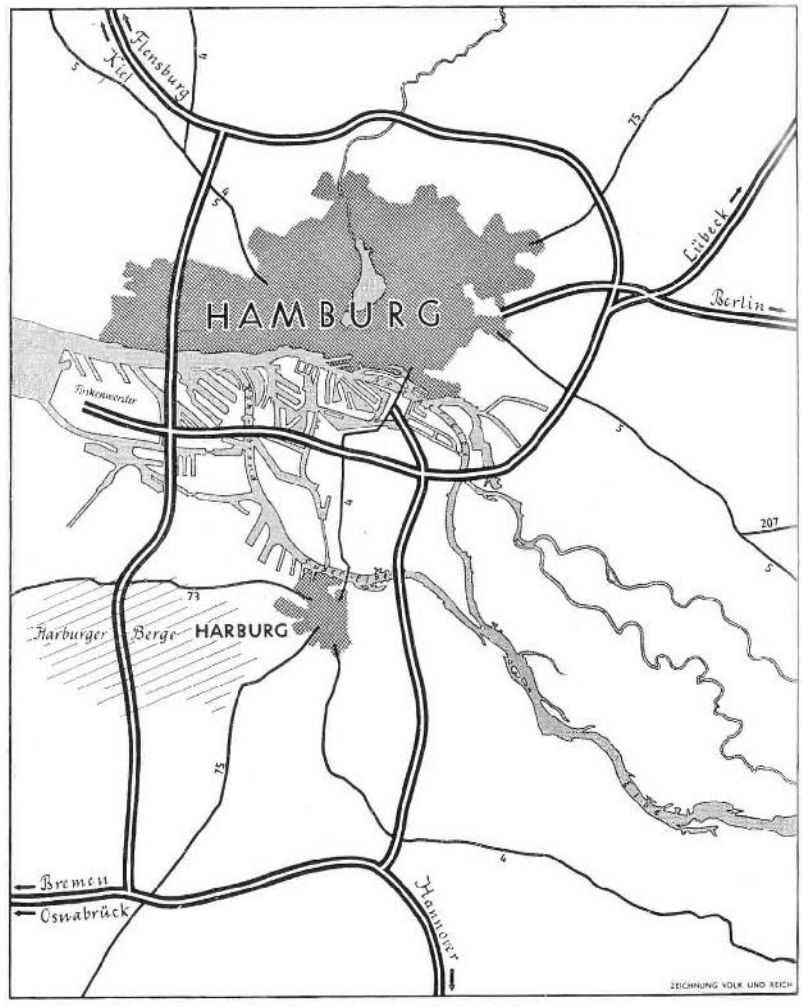
So wie durch einen großzügigen Ausbau Berlin zu einer würdigen Reichshauptstadt werden soll, und so wie in München die Bauten der Partei diese Stadt auch äußerlich zur Hauptstadt der Bewegung stempeln und in Nürnberg, als der Stadt der Reichsparteitage riesige Anlagen entstehen, in denen alljährlich eine Heerschau deutscher Kraft und deutscher Leistung stattfindet, so wird nach dem Willen des Führers auch Hamburg ein neues Gesicht bekommen, würdig der Bedeutung dieses größten deutschen Welthafens. Wer durch den Hamburger Hafen, dessen Ausdehnung ungefähr der Grundfläche Münchens entspricht, fährt, der wird erfaßt von dem gewaltigen Rhythmus des dort herrschenden Lebens, und mehr als nüchterne Zahlen dies beweisen können, kommt es einem dabei zum Bewußtsein, daß man hier am Tore Deutschlands zur Welt steht. In wenigen Jahren soll dort als Krönung aller sonst noch geplanten Maßnahmen ein Bauwerk entstehen, das diesem Gedanken in Ausmaß, Form und Material in grandioser Weise Ausdruck verleihen soll: Die Hochbrücke über die Elbe.

Ein Plan, die Elbe stromab von Hamburg zu überbrücken, kam zum erstenmal in den Jahren 1928/29 auf. Die politische Ohnmacht des Reiches und der daraus folgende wirtschaftliche Verfall ließen aber die Ausführung unmöglich erscheinen.

Als nach der Machtübernahme dem Führer gelegentlich seines Besuches in Hamburg von der Überlastung des in den Jahren 1907—1911 erbauten Elbtunnels berichtet wurde, regte er sofort an, die Entlastung dieses Bauwerkes in der Schaffung einer Hochbrücke zu suchen. Die von ihm selbst angefertigte Entwurfsskizze bildete die Grundlage für die daraufhin in Angriff genommenen Projektierungsarbeiten und für den zur Ausführung vorgesehenen Entwurf.

Schon vor der Machtergreifung bestand in Hamburg ein gesteigertes Bedürfnis, aus der eigentlichen Stadt auf kürzestem und bequemstem Wege nach dem Hafen- und Siedlungsgelände südlich der Elbe zu gelangen. Die nach dem Willen des Führers in Aussicht genommene Neugestaltung verlangt diese Verbindung gebieterisch. Ohne Aufschließung von neuen Häfen und insbesondere von neuem Siedlungsgebiet ist, um nur ein Beispiel zu nennen, eine Sanierung der Hamburger Altstadt und damit auch die Durchführung der vorgesehenen Umbauten und der großzügigen Ufergestaltung gar nicht möglich. Das ideale und umfangreiche Siedlungsgelände in den Harburger Bergen ist aber bisher nur auf großem Umwege zu erreichen; durch die neue Hochbrücke wird es in ausgezeichneter Weise erschlossen.

Der Bedeutung Hamburgs für den Kraftverkehr entsprechend wurde schon im Frühjahr 1934 mit dem Bau der Autobahnen nach Lübeck und nach Bremen begonnen. Beide Strecken sind seit Jahresfrist in Betrieb, die Autobahnen Hamburg—Hannover und Hamburg—Berlin im Bau. Während schon bei der ersten Planung die Umfahrung der Reichshauptstadt mit einem Autobahnring vorgesehen wurde, und erst im Verlauf der weiteren Untersuchungen sich die Notwendigkeit herausstellte, diesen Ring durch Autobahnstutzen, die verhältnismäßig weit in das Innere der Stadt führen, zu ergänzen, ist man bei Hamburg infolge seiner besonderen geographischen Lage auf dem umgekehrten Wege zu dem gleichen Ergebnis gekommen. Groß-Hamburg liegt U-förmig zu beiden Seiten der Elbe. Im Norden ist die Stadt in ständiger Ausdehnung, insbesondere gegen Westen hin, begriffen; schon heute ist kaum mehr eine Grenze zwischen dem eigentlichen Hamburg und den Vororten Flottbeck und Blankenese feststellbar. Im Süden vollzieht sich der gleiche Vorgang. Auch hier ist, bedingt durch den Lauf der Elbe, eine ständige Erweiterung der Hafen-, Werft- und Industrieanlagen und der Siedlungsgebiete elbabwärts zu vermerken. Dem Kraftwagenverkehr zwischen diesen großen nördlich und südlich der Elbe gelegenen Gebieten stehen — abgesehen vom Elbtunnel, dessen geringe Leistungsfähigkeit für diese Betrachtungen nicht in Ansatz gebracht werden kann — nur zwei Brücken zur Verfügung, die Norderelbebrücke und daneben in geringem Abstand parallel zu dieser, jedoch im Freihafenbezirk liegend, eine zweite. Über die Norderelbebrücke aber geht außer dem Orts-



Der Anschluß Hamburgs an die Reichsautobahn

Entwurf für die Hamburger Hochbrücke über die Elbe

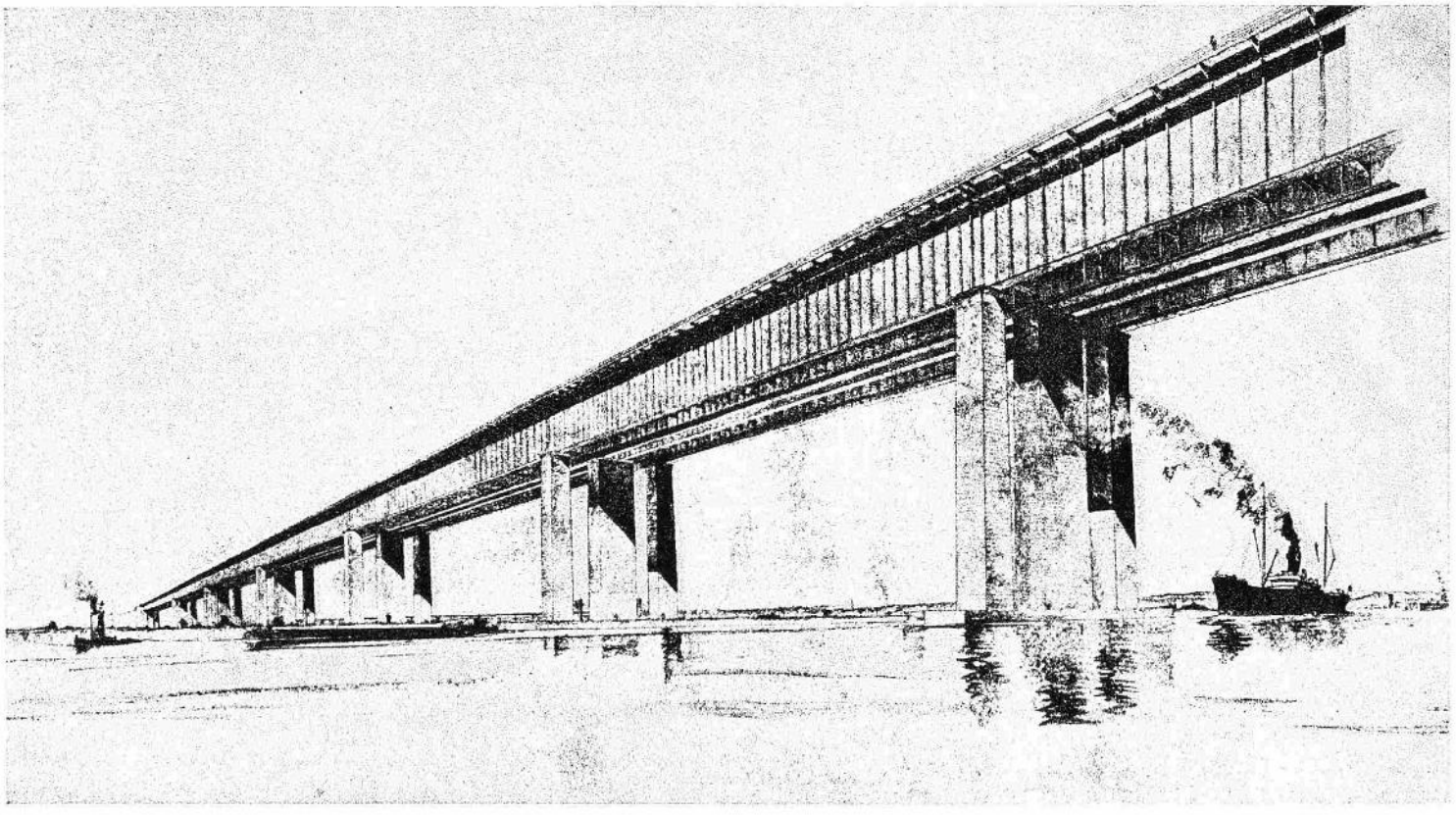
verkehr der gesamte Fernverkehr von Hamburg nach dem westelbischen Deutschland.

Die Autobahn von Lübeck beziehungsweise von Berlin ist im Norden verhältnismäßig weit ins Stadtinnere bis zur Sievekingsallee vorgestreckt. Die Auffahrt auf die Autobahn nach Bremen, Hannover und Magdeburg ist in großzügiger Weise in nächster Nähe des südlichen Brückenkopfes der Norderelbe an der „Veddel" im Entstehen begriffen. Die geplante Verbindung zwischen Barsbüttel (Gabelung der Autobahnen Hamburg—Lübeck und Hamburg—Berlin) und Niedergeorgswerder (an der Autobahn nach Bremen, rund 2 km südlich von der Veddeler Auffahrt) wird die Norderelbebrücke zwar fühlbar entlasten, eine großzügige Lösung für die Zukunft aber würde auch dies nicht bedeuten, denn das Verkehrsbild bliebe ein „einhälftiges". Nach wie vor müßte der Verkehr von den östlichen Gebieten her durch die ganze Stadt gehen, um auf seine „Sammelschiene" im Osten zu gelangen. Die Hochbrücke über die Elbe schafft auch hier klare Verhältnisse. Nunmehr kann der Autobahnring um Hamburg geschlossen werden. Der Verkehr aus der Stadt wird in Zukunft auf dem kürzesten Wege diesem Ring zustreben und damit zur Entlastung der eigentlichen Stadtstraßen beitragen, während der Durchgangsverkehr zum Beispiel von Lübeck nach dem Ruhrgebiet oder von Kiel nach Hannover die Stadt überhaupt nicht mehr berühren wird. Der Bedeutung der Hochbrücke als Glied der Autobahnverbindung entsprechend hat der Führer in seinem Erlaß vom 31. Mai 1938 den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen beauftragt „für den Bau der Elbehochbrücke in Hamburg und die damit zusammenhängenden baulichen Maßnahmen die erforderlichen Anordnungen zu treffen".

Die vom Brückenamt Hamburg — einer Außenstelle des Generalinspektors — in enger Zusammenarbeit mit den Hamburger Behörden angestellten mannigfachen und umfangreichen Untersuchungen haben zur Festlegung der Brückenbaustelle „2450", das heißt 2450 m stromab vom Altonaer Rathaus geführt. Maßgebend für die Lage sind zunächst die rein planerischen Gesichtspunkte: Rücksichtnahme auf die für die Zukunft vorgesehenen Kanal-, Hafen- und Industrieanlagen zwischen Norder- und Süderelbe, Aufschließung des Siedlungsgebietes bei Finkenwärder und in den Harburger Höhen, Offenhaltung der Möglichkeit, die Verbindung zu den Harburger Höhen später bis nach Dibbersen an der Autobahn Hamburg—Bremen weiterzuführen, und damit eine Entlastung der Zubringerlinie von der Veddel nach dem Süden vom Durchgangsverkehr zu erzielen, Lage und Höhe des Verteilerkreises im neuen Hafengelände so, daß dieses auf möglichst kurzen Rampen angeschlossen wird, andererseits aber unter Anwendung tragbarer Steigungsverhältnisse eine Überbrückung des Köhlbrandes — der Großschifffahrtsstraße zwischen den Harburger und Hamburger Häfen — mit 55 m Durchfahrtshöhe möglich bleibt und anderes mehr.

Eine genügend große Entfernung vom Altonaer Rathaus ist deshalb erstrebenswert, weil hier die Errichtung des Hamburger Hochhauses mit rund 250 m Höhe geplant ist und eine gegenseitige ästhetische Beeinträchtigung dieser beiden Großbauten vermieden werden muß.

Entscheidend für die Wahl der Linie 2450 aber waren vor allem die dort angetroffenen Bodenverhältnisse, die eine sichere und wirtschaftlich vernünftige Gründung zulassen. Die geologischen Verhältnisse im Hamburger Hafengebiet sind zum Teil außerordentlich schwierig und lassen die Grün-



Entwurf für die Brücke über den Köhlbrand

dung eines so gewaltigen Bauwerkes, wie es die Hochbrücke ist, nicht an beliebiger Stelle zu. Über 170 Bohrungen, die teilweise bis auf eine Tiefe von 120 m niedergebracht wurden, waren notwendig, um hier Klarheit zu schaffen. In einem neuen und modernst eingerichteten Bodenlaboratorium wurden die entsprechenden Untersuchungen durchgeführt. In kurzer Zeit wird ein Probecaisson niedergebracht werden, um mittels Druckproben, die in dieser Größenordnung zum ersten Male in der Welt angestellt werden, die endgültige Gründungstiefe und Fundamentgröße festzulegen.

Die Hochbrücke ist als „echte" Hängebrücke gedacht, der Seilzug wird durch mächtige Rückhalteböcke aufgenommen, die Stützweite der Mittelöffnung beträgt 750 m, die der beiden Seitenöffnungen 275 m. Die höchsten Schiffe der Welt können die Brücke passieren; denn ihre lichte Höhe über dem Wasser beträgt rund 70 m, mit einem Abstand von 47 m zwischen den Geländern (2 × 11 m Fahrbahn, 6 m Mittelstreifen, 2 × 3 m Radfahrweg, 2 × 5 m Fußweg und 2 × 1,5 m Raum für die Einführung der Hängestangen in die Hauptträger), wird die Brücke die breiteste der Welt sein. In ihrem Untergeschoß trägt sie die beiden Geleise der mitüberführten Schnellbahn. Ihre gewaltigen, in Naturstein vorgesehenen Pylonen aber werden mit 180 m die Höhe des Kölner Domes um 20 m überragen. Auch die Brücke über den Köhlbrand wird mit 55 m Durchfahrtshöhe und 200 m Lichtweite ein eindrucksvolles Bauwerk werden.

Es ist nicht möglich, im Rahmen dieser kurzen Betrachtung alles, was für den Ingenieur und für den Verkehrsfachmann interessant ist, zum Beispiel die Ausbildung des Verteilerkreises und der Auffahrtsrampe am Nordufer, die Führung und „Ausfädelung" der Schnellbahn, die Konstruktion einer an den Hauptträgern der Köhlbrand-Brücke hängenden Schwebefähre für Eisenbahn- und Kraftfahrzeuge zu zeigen. Von den gigantischen Ausmaßen des Gesamtprojektes aber mögen die vorgesehenen Baustoffmengen ein Bild geben. Es werden verwendet werden:

rund 480000 t Stahl,
300000 cbm Werkstein,
2,5 Millionen cbm Beton.

An Erdbewegungen sind zu leisten: 15000000 cbm.

Das Dritte Reich baut aber nicht nur zweckmäßig. Ein Bauwerk erhält seine Krönung erst dadurch, daß es zu einem Werk der Erbauung wird. Wer dereinst vor den himmelanstrebenden Pfeilern steht, der wird selbst größer werden und hinauswachsen über den engen Gesichtskreis des Tages und all die Menschen, die dann auf KdF.-Schiffen durch diese Brücke hindurchfahren, werden stolz sein auf ihr Volk, das kurze Zeit nach einem beispiellosen Niedergang, geführt von Adolf Hitler zu solchen Leistungen befähigt wurde.

Die Verkehrsbedienung des Reichsparteitaggeländes durch die Reichsautobahn

Zum Reichsparteitag 1938 stand erstmalig eine größere durchgehende Autobahnstrecke, und zwar die Strecke Leipzig—Ingolstadt mit unmittelbarem Verkehrsanschluß an das Parteitaggelände zur Verfügung. Sie ermöglicht es, auch von weither auf einer leistungsfähigen nicht durch Kreuzungen und Stadtdurchfahrten behinderten Fahrbahn in rascher Fahrt das Parteitaggelände zu erreichen.

Von der durchgehenden Linie Leipzig—Ingolstadt (im nächsten Jahre: Berlin-München) zweigt in unmittelbarer Nähe des Reichsparteitaggeländes die Linie Nürnberg—Stuttgart ab, deren erstes Teilstück, das Parteitaggelände nach Süden abgrenzend, bereits im Bau ist; die Vollendung der ganzen Strecke bis Heilbronn (Heilbronn—Stuttgart ist ganz oder nahezu fertiggestellt) wird anschließend erfolgen. In wenigen Jahren wird schließlich auch die nördlich an Nürnberg vorbeiführende Linie Aachen—Wien betriebsbereit sein.

Im Raum von Groß-Nürnberg ist das Reichsautobahnnetz mit seinen Verzweigungen und Anschlüssen in engstem Einklang mit der Gestaltung und Ausdehnung des Reichsparteitaggeländes entwickelt worden; das Gelände ist eingebettet und findet seinen natürlichen Abschluß und Rahmen in den östlichen und südlichen Autobahntangenten. So wird in wenigen Jahren die unvergleichliche Feierstätte des im Dritten Reich geeinten Großdeutschland auch über ein von Grund auf neugeschaffenes Kraftverkehrssystem in den Straßen des Dritten Reiches verfügen.

Die einzigartigen Verkehrsaufgaben in der Bewältigung großer Menschenmassen, die die Reichsparteitage stellen, werden in den Straßen Adolf Hitlers völlig neuartige Verkehrsmöglichkeiten und -lösungen finden. Die günstige Lage des Parteitaggeländes im Autobahnnetz wird nahezu allen Teilen des Reiches außerordentlich kurze Fahrzeiten nach Nürnberg und zurück ermöglichen (siehe Abb. 1). Die einfache Fahrzeit wird dann von München und Stuttgart 2 Stunden, von Frankfurt a. M., Leipzig und Dresden 3 Stunden

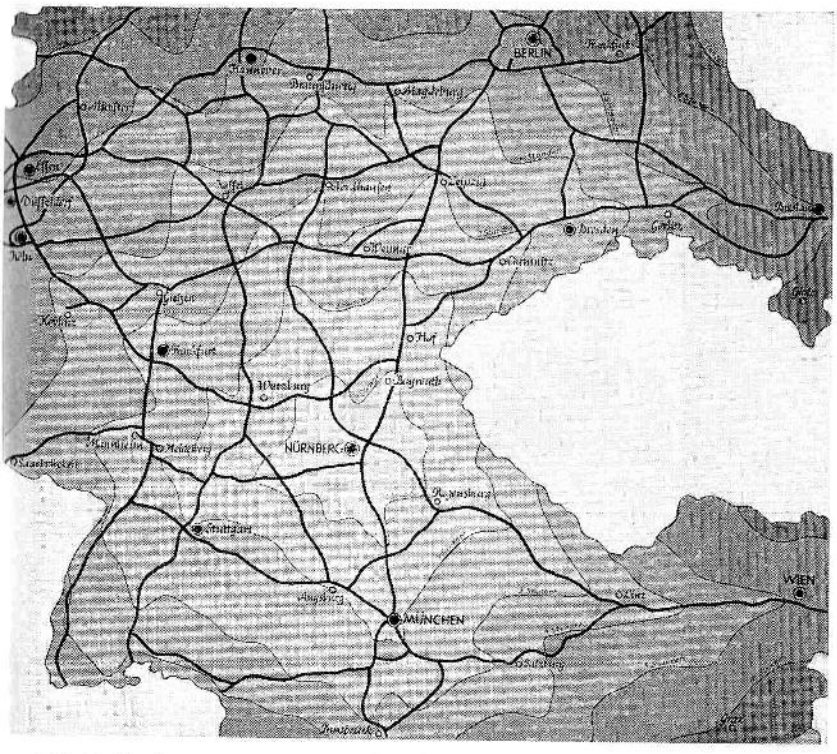


Abb. 1. Entfernungszonen um Nürnberg
nach der Fahrzeit auf der Reichsautobahn in Stunden

und selbst von Wien, Düsseldorf, Hannover und Berlin aus nicht mehr als 5 Stunden betragen. Wer die Veranstaltungen des Reichsparteitages nur an einzelnen Tagen, etwa am Tage der Wehrmacht oder des großen SA-Aufmarsches, besuchen will, kann dann also ohne besondere Mühe morgens selbst nach heutigen Begriffen ziemlich entfernt liegenden Städten zum Parteitaggelände hingelangen, viele Stunden lang den Vorführungen beiwohnen und gleichwohl am selben Abend wieder in seine Heimatstadt zurückkehren. Das bedeutet, daß die Übernachtungsmöglichkeiten in und um Nürnberg noch stärker als bisher von diesem fluktuierenden Eintagsverkehr entlastet werden können. Dabei ist es von besonderem Wert, daß der über die Autobahnen gehende Tagesverkehr die Innenstadt von Nürnberg und die zwischen Innenstadt und Parteitaggelände liegende Zone, die während der Haupttage außerordentlich stark vor allem durch Fußgänger und Straßenbahnverkehr in Anspruch genommen sind, völlig unberührt läßt.

Das Fassungsvermögen der zur Zeit noch im Bau befindlichen großen Feierstätten auf dem Parteitaggelände ist außerordentlich viel größer als das der gegenwärtig den Kundgebungen dienenden Anlagen. Allein das Deutsche Stadion wird mehr als 400000 Menschen auf engem Raum zusammenführen, deren An- und Abmarsch nur durch Inanspruchnahme sämtlicher Verkehrsmittel wird bewältigt werden können.

Während der Reichsparteitage wird ein großer Teil der Teilnehmer der großen Massenkundgebungen im Deutschen Stadion nicht durch Verkehrsmittel zu- und abbefördert werden brauchen, weil in unmittelbarer Nähe des Geländes, das heißt in Gehweite, große Unterbringungslager errichtet werden. An diesen Tagen wird dadurch die Aufgabe der reibungslosen Füllung und Entleerung des Deutschen Stadions wesentlich erleichtert. Andererseits wird damit zu rechnen sein, daß in späteren Jahren das Deutsche Stadion auch außerhalb der Reichsparteitage an einzelnen Tagen bei gelegentlichen einmaligen großen Sportveranstaltungen und anderen Großkundgebungen rasch zu füllen und wieder zu leeren ist, wobei es sich dann ganz oder zum größten Teil um einen in Tagesfrist zu bewältigenden An- und Abmarsch aus größeren Entfernungen handeln wird, die Unterbringungsmöglichkeiten in Lagern und in der Stadt Nürnberg also nicht in gleichem Maße zur Erleichterung des Verkehrsproblems beitragen werden wie während der Parteitage.

Gerade für einen solchen Verkehrsfall wird die im Reichsautobahnnetz enthaltene Leistungsreserve von größtem Vorteil sein, weil dank den besonderen Eigenschaften der Reichsautobahnen ein derartiger Tagespendelverkehr nicht nur auf kürzere oder mittlere Entfernungen, sondern nahezu vom ganzen Reichsgebiet her nach Nürnberg möglich sein wird.

Für den Fall eines starken Pendelverkehrs nach und von dem Parteitaggelände, der sowohl während der Reichsparteitage als auch aus anderen besonderen Anlässen eintreten kann, ist es von Interesse, die höchste stündliche Leistungsfähigkeit der Reichsautobahnen im An- bzw. Abtransport großer Menschenmassen zu ermitteln. Die Antwort auf diese Frage richtet sich nach der Zahl der verfügbaren voneinander unabhängigen und nicht durch Kreuzungen oder Überschneidungen behinderten Fahrspuren, wobei von der Annahme ausgegangen wird, daß jede zur Verfügung stehende Fahrspur bis an die normale Grenze ihrer Dauerleistung, das heißt mit rund 1000 Fahrzeugen je Stunde und Spur belastet wird, eine Annahme, die bei der besonderen kreuzungsfreien Anlage der Autobahnen, ihrer Verknotungen und Auf- und Abfahrtstellen sicherlich gerechtfertigt ist. Im weiteren Verlauf des Verkehrs von den Anschlußstellen der Reichsautobahnen bis zu den Parkplätzen auf dem Parteitaggelände muß natürlich gleichfalls vorausgesetzt werden, daß keinerlei Verkehrsrückstau durch Engpässe und Kreuzungen, der sich bis auf die Autobahn rückwärts fortsetzen und deren Leistungsfähigkeit herabsetzen würde, stattfinden wird; eine Annahme, der die überaus großzügige Anlage des Wegenetzes im Parteitaggelände vollauf Rechnung trägt.

Das Parteitaggelände ist in das Autobahnnetz so eingebettet, daß es vor allem mit der Strecke Nürnberg—Stuttgart, dann aber auch mit der Strecke

Berlin—München in unmittelbarer Verkehrsverbindung steht. Eine gleiche unmittelbare Verbindung zwischen dem Parteitaggelände und der Linie Aachen—Wien ist mit Rücksicht auf die nördliche Lage dieser Strecke nicht ohne weiteres möglich, vielmehr wird die Verbindung aus den Richtungen Aachen und Wien zum Parteitaggelände zunächst über die Kleeblattkreuzung mit der Autobahn Berlin—München und durch streckenweise Mitbenutzung dieser Linie zu suchen sein, eine Lösung, die allerdings bei gleichzeitiger Höchstbelastung sämtlicher Linien nur durch zeitweilige Sperrung des Gegenverkehrs auf einem kurzen Abschnitt der Linie Berlin—München die volle Ausnutzung sämtlicher Autobahnlinien im Antransport ermöglichen würde.

Unter der Voraussetzung, daß diese Sperre erfolgt, ergibt sich die mögliche Gesamtverkehrsleistung der Reichsautobahnen gemäß Abb. 2, und zwar stehen unter Einrechnung einer Landstraßenfahrspur für den Nahverkehr aus der Richtung Südosten (aus den übrigen Richtungen geht ein etwaiger Nahverkehr über das städtische Straßennetz von Nürnberg) insgesamt 9 Fahrspuren für den gleichzeitigen Antransport zur Verfügung. Das heißt, es können im Laufe einer Stunde gleichzeitig rund 9000 Kraftfahrzeuge von außerhalb zum Parteitaggelände gelangen. Die vorgesehenen Autobahn-Anschlußstellen reichen zur Einschleusung dieser Verkehrsmenge von den Autobahnen auf das Parteitaggelände ohne weiteres aus, wie Abb. 3 zeigt. Unter der Annahme, daß der Verkehr im Mittel zu 40% aus Kraftomnibussen (je 32 Personen Fassungsvermögen) und zu 60% aus Personenkraftwagen (je 4 Personen Fassungsvermögen) zusammengesetzt ist, entfallen im Durchschnitt auf ein Fahrzeug 15 Personen. Der Zahl von 9000 Fahrzeugen entspricht somit eine Verkehrsleistung von rund 135000 Personen in der Stunde. Allerdings wird diese Leistung nur dadurch erreicht werden können, daß ein kurzer Autobahnabschnitt im Zuge der durchgehenden Strecke Berlin—München 4spurig in einer Richtung befahren, also im Grunde unzulässig stark ausgenutzt wird.

Nach den gegenwärtigen Plänen ist der Verkehrsanschluß des Parteitaggeländes an seiner Kopfseite, wenn man die im Süden bzw. Südosten

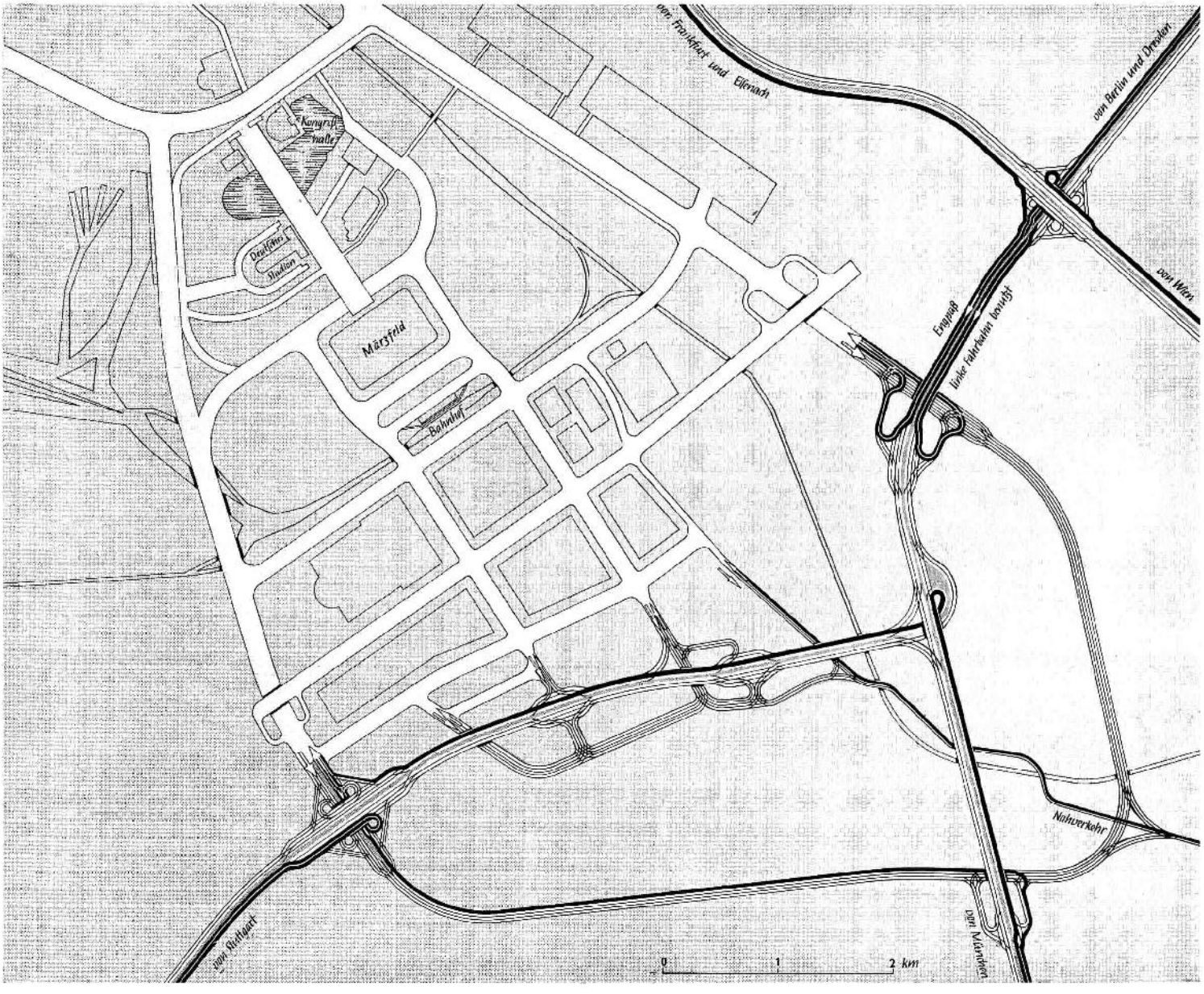


Abb. 2

gelegene Begrenzungslinie so benennen will, voll ausreichend; er sichert die errechnete Verkehrsleistung. Eine weitere beträchtliche Steigerung des Leistungsvermögens im An- und Abmarsch des Kraftverkehrs erscheint dadurch möglich, daß die beiden Flanken des Parteitaggeländes, und zwar sowohl nach Norden (zur Linie Aachen—Wien), als auch nach Südwesten (zur Nürnberger Westtangente) hin, zusätzliche die Kopfseite entlastende Verkehrsverbindungen erhalten.

Durch eine Lösung, die diese Flankenverstärkung vorsieht, könnte die Leistung des Gesamtverkehrssystems auf 13 voneinander unabhängige Fahrspuren (davon 2 Landstraßenspuren für Nahverkehr) gesteigert werden. Die Gesamtleistungsfähigkeit würde sich dadurch auf 13-15000 Fahrzeuge oder auf rund 200000 Menschen in der Stunde, also um rund 50% erhöhen. Im Verhältnis zu diesem Leistungsgewinn ist der Umfang der zusätzlich vorzusehenden Anlagen verhältnismäßig gering. Für die Flankenentlastung nach Südwesten ist es wichtig, daß eine geeignete Fahrbahn zur Weiterleitung des Verkehrs, sei es eine Reichsautobahn-Westtangente in näherer Lage zu Nürnberg oder eine entsprechende leistungsfähige Straße geschaffen wird. Bemerkenswert ist bei dem Erweiterungsvorschlag, daß sowohl auf der Reichsautobahn Berlin—München als auch auf der Reichsautobahn München—Stuttgart für einen kurzen Streckenabschnitt eine Verbreiterung beider Fahrbahnen um je eine Spur, im Gesamtquerschnitt also auf 6 volle Fahrspuren vorgeschlagen wird. Damit wird erreicht, daß selbst die hohe um 50% gesteigerte Gesamtverkehrsleistung ohne Inanspruchnahme von Linksfahrbahnen, also ohne Überbeanspruchung auch nur eines einzigen Autobahnabschnittes bewältigt werden kann. (Nach den bisherigen Verkehrsbeobachtungen wird im übrigen damit zu rechnen sein, daß wohl auch in anderen Teilen des Reiches für bestimmte begrenzte Autobahnabschnitte in der Nähe großer Städte eine Vermehrung der Fahrspuren zwecks Steigerung der Leistungsfähigkeit in absehbarer Zeit in Betracht kommen wird.)

Es werden noch mehrere Jahre vergehen, bis das gesamte Autobahnnetz rund um Nürnberg so weit ausgebaut ist, daß es die geschilderten Verkehrsleistungen vollbringen kann. Ebenso werden auch noch mehrere Jahre ins Land gehen, bis das Deutsche Stadion und das Märzfeld — die zweite Anlage für Großkundgebungen gewaltigsten Ausmaßes — ihrer Bestimmung übergeben sein werden. Die deutsche Motorisierung wird in diesen wenigen Jahren, insbesondere durch die Lieferung großer Serien des KdF-Wagens, einen weiteren starken Sprung nach vorwärts tun, so daß mit gewaltigen Verkehrsziffern im deutschen Kraftverkehr zu rechnen sein wird, und zwar ganz besonders bei Massenkundgebungen von der Art, wie sie in Nürnberg regelmäßig stattfinden werden.

Schon nach den jetzigen Plänen sind im Zusammenhang mit dem Autobahnnetz im näheren Bereich des Parteitaggeländes Kleeblattkreuzungen, Autobahnverzweigungen, Auf- und Abfahrten und weitere Anlagen für einen durchaus kreuzungs- und hindernisfreien hochleistungsfähigen Kraftfahrbetrieb in einer Häufung vorgesehen, wie sie auf gleich engem Raum wohl in der Welt kein zweites Mal vorkommt. Es wird auch weiterhin Aufgabe der Planbearbeitung sein, dafür vorzusorgen, daß bei so einzigartigen Verkehrsaufgaben, wie sie hier gestellt werden, die Straßen Adolf Hitlers, ein Verkehrssystem von heute noch einzigartiger Vollendung, in voller Höhe ihrer Leistungsfähigkeit mitzuwirken imstande sind.

Die Reichsautobahn als Kulturdenkmal

Im Rahmen des gesamten Bauens des Dritten Reiches nimmt die Reichsautobahn durch ihre Größe, durch ihre gleichmäßige Ausbreitung über das ganze Deutsche Reich und durch die Einheitlichkeit ihrer Gestaltung eine besondere Stellung ein. Um sich davon ein Bild zu machen, genügt es nicht, an irgendeinem Punkt einige Bauwerke anzusehen, oder von irgendeiner Überführung einen Blick auf die Autobahn zu werfen, sondern man muß einige hundert oder tausend Kilometer auf der Autobahn zurückgelegt haben, um einen wirklichen Einblick in dieses gewaltige Werk zu haben. Ebenso wie man um eine freistehende Plastik herumwandern, sie allseitig studieren und ihre verschiedenen Überschneidungen erkennen und all diese Eindrücke in sich zu einem einheitlichen Erlebnis vereinen muß, verlangt auch die Autobahn ein lebendiges Benutzen ihrer Strecke, ein aufgeschlossenes Betrachten ihrer Einzelheiten und ein Aneinanderreihen der je nach Landschaft und Jahreszeit, nach Wind und Wetter verschiedenen Erlebnisse zu einem Gesamteindruck von eindringlicher Wirklichkeit.

Erst so wird man die besondere Stellung der Autobahn im Rahmen des gesamten Bauens unserer Tage erkennen. Man wird aber auch erkennen, mit welcher Sorgfalt, mit welchem Verantwortungsbewußtsein die Autobahn ihre Aufgabe bis in alle Winkel, bis zum kleinsten Gegenstand herab betrieben hat. Der Wille, in der Autobahn nicht nur eine technische, sondern eine Kulturaufgabe zu sehen, hat die Autobahn veranlaßt, an allen Stellen, in all ihren Teilen und auf all ihren vielfältigen Gebieten mit dem gleichen hingebungsvollen Verantwortungsgefühl zu arbeiten. Sie hat sich bewußt davon abgewandt, an besonderen Stellen besonders gut zu arbeiten und an weniger wichtigen die Zügel schleifen zu lassen, wie es, um ein typisches Beispiel zu nennen, beim großstädtischen Mietshaus der vergangenen Zeit üblich war, bei dem die Straßenfront mit größter Sorgfalt und die Rückfront mit Gleichgültigkeit erstellt wurde.

Verantwortungsbewußtes Bauen richtet sich nicht nach der Menge der Zuschauer, sondern ist eine Angelegenheit des Charakters. Man baut anständig, nicht aus Spekulation, sondern aus einer inneren Ehrlichkeit heraus. Erst so entstehen Bauwerke, die mit Recht als Zeugen des kulturellen Wollens ihrer Zeit angesehen werden können.

Aus diesem Grunde arbeiten seit 5 Jahren Ingenieure, Architekten, Landschaftsanwälte und Spezialisten zusammen, um, jeder an seinem Platz, die Autobahn zu einem Denkmal ihrer Fähigkeiten zu machen. Sie streben nicht nur danach, aus ihr ein technisches Wunderwerk zu machen, sondern versuchen, über die vollkommene Erfüllung der technischen Forderungen hinaus, die Linienführung, die landschaftliche Einfügung, die Bauwerke, kurz alles was imstande ist, das Gesicht der Autobahn zu bestimmen, so zu formen, daß es als Einzelglied Freude und innere Zustimmung auslöst.

Man könnte meinen, da wären Gegensätze. Gewiß, es sind Gegensätze, dieselben, die unser Dasein formen: Vernunft und Gefühl, Konstruktion und Intuition. Aber diese Gegensätze brauchen sich nicht auszuschließen, sie dürfen es nicht einmal, wenn nicht etwas Einseitiges entstehen soll. Wie im ganzen Leben ist der ständige Wechsel zwischen intuitivem Erkennen und vernunftmäßiger Überlegung der Quell, aus dem Leben fließt. Wird das eine auf Kosten des anderen vernachlässigt, so entsteht Krankhaftes und Ungesundes. Wir leben in einem technischen Zeitalter, und je mehr wir davon Besitz ergreifen, um so mehr streben wir zurück zur Natur. Das Auto dient zur schnellen Überwindung großer Entfernungen; es dient aber auch gleichzeitig als Brücke zur Natur. Die Autobahn ist die technisch vollendetste Straße, gleichzeitig ein Mittler zwischen Mensch und Landschaft.

Je mehr die Entwicklung uns einseitig vorantreibt, um so mehr fühlen wir die Notwendigkeit des Ausgleichs. Je stärker die uns gestellten Aufgaben unseren Verstand in Anspruch nehmen, um so mehr tragen wir Verlangen nach gefühlsmäßiger Wertung. Das Streben nach Ausgleich der Kräfte, das Streben nach restlosem Aufgehen von Aufgabe und Lösung, das was zu allen Zeiten als das Klassische bezeichnet wurde, hat uns ergriffen, herausgewachsen aus den Einseitigkeiten der hinter uns liegenden Zeit. Die vollkommene Lösung, das ist die klassische Lösung, ist unser Ziel, und wir streben mit allen Kräften des Herzens und des Verstandes nach diesem Ausgleich unserer Kräfte. In einer gebändigten, nicht dynamischen Gestaltung suchen wir die uns gestellte Aufgabe zu lösen und in einer in sich ruhenden Form die Größe der Zeit einzufangen. Dabei sind wir gewiß, daß im Augenblick des Erfolges neues Erkennen, neues Wissen uns neuen Vorstellungen entgegenbringt und zu neuen Lösungen führen wird, die solange für uns gültig bleiben werden, bis wieder ein Suchen uns anderen Vorstellungen zutreibt. Die Autobahn ist ein Abbild dieses Strebens. Auch bei ihr wird versucht, die gestellte Aufgabe mit allen Kräften des Geistes und des Herzens zu lösen.

Sie hat sich bewußt losgesagt von einer einseitigen technischen Lösung und sich dem Ausgleich aller lebenswilligen und lebensbildenden Kräfte verschrieben.
In diesem Sinne verbinden sich politische und wirtschaftliche mit geographischen und landschaftlichen Interessen, um ein Liniennetz zu finden, das den Forderungen des täglichen Lebens entspricht, aber auch den Reichtum der weiten Natur und die Schönheit der unberührten Landschaft erschließt.
Aus diesem gleichen Grunde arbeiten bei der Durchführung Streckeningenieure und Landschaftsanwälte zusammen, um eine Straße zu bauen, die nicht nur die Forderungen nach Massenausgleich, nach möglichst wenig Brücken, nach einwandfreiem Untergrund und nach geringstem Kostenaufwand berücksichtigt, sondern die ihre Straße gleichzeitig so bauen, daß die Landschaft wirklich erschlossen wird, weite Ausblicke entstehen, Wälder durchquert und Täler und Hügel so durchfahren werden, daß die Straße sich der natürlichen Bewegung der Landschaft anpaßt und die Wunden, die der Bau der Straße der Natur notgedrungen schlagen muß, so verheilen, daß die fertige Autobahn der Natur verwachsen erscheint.
Und weiter arbeiten die Brückeningenieure und die Architekten zusammen, um die zahlreichen und bestimmenden Kunstbauten der Reichsautobahn nicht nur einseitig als reine Zweckbauten zu sehen, sondern als Bauten, die über die reine Erfüllung des verlangten Zweckes hinaus so gestaltet sind, daß sie in die Reihe unserer großen Baudenkmäler aus der Vergangenheit eingereiht werden können. Die Betriebsingenieure verbinden sich mit den Erbauern der Hochbauten, die die Autobahn für die Durchführung der Wartung ihrer Strecken, für Tankzwecke, für Erfrischung und Übernachtung in allen Teilen des Reiches benötigt. Die Sorge um die zweckerfüllende und doch sinnvolle und ausdrucksstarke Lösung ist allgemein. Sie spricht aus jeder Strecke, aus jedem Bauwerk, jedem Geländer und jedem Stein.
So kann man von einer formalen Gesamthaltung der Autobahn sprechen, die in ihrer Größe, in ihrer Mannigfaltigkeit und in ihrem Ernst zunächst einmalig ist. Sie ist bewußte Gestaltung, kein Zufall, sie entspringt einem starken kulturellen Wollen. Bis in jede Einzelheit hinein wird versucht, das Zufällige zu überwinden und bei vollendeter Zweckerfüllung eine höhere Ordnung anzustreben, die den Gesetzen der Vernunft wie denen einer starken und lebendigen Formgebung entspricht.
Der gemeinsame Wille, der die Autobahn in den vergangenen 5 Jahren in diesem Sinne gelenkt hat, hat aus ihr ein eindrucksvolles Denkmal des Schaffens unserer Zeit gemacht.

Die Bedeutung der Reichsautobahn für die Vorgeschichtsforschung

Das gewaltige dem Verkehr der Zukunft dienende Werk der Reichsautobahn ist in einer einzigartigen Weise zum Vermittler der Erforschung frühesten geschichtlichen Werdens geworden. „Vorgeschichtlich" nennen wir die Vergangenheit, deren Erhellung nur die im Boden verborgenen Zeugnisse menschlichen Wirkens ermöglichen. Soweit diese nicht schon als Grabhügel, Burgberge oder dergleichen sichtbare Denkmale sind, ist die Auffindung meist dem Zufalle bei Bodenarbeiten zu verdanken. Bodenbearbeitungen können nun Freund oder Feind der Forschung sein. Wo Hacke oder Bagger den Boden aufreißen, müssen Zeugnisse der Vergangenheit weichen und gehen damit unwiederbringlich verloren. Solche Gefahren brachten selbstverständlich auch die für den Bau der Autobahnen notwendigen Erdarbeiten. Hier hat aber die Erkenntnis des hohen Wertes der durch die umfangreichen Aufschlüsse gegebenen Möglichkeiten, Bodenfunde der Wissenschaft zugänglich zu machen, zu einem Abkommen zwischen dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und dem Minister für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung geführt, das den Wünschen der Forschung voll gerecht wird. Die Vertrauensmänner für die Bodenaltertümer sind in die Lage gesetzt, bereits vor Beginn der Arbeiten die Stellen zu bezeichnen, an denen Bodenfunde zu erwarten sind, und auf die daher besonders aufmerksam zu achten ist. Die nach Feststellung einer Fundstätte notwendigen Bergungsarbeiten werden dadurch erleichtert, daß Arbeitskräfte der Reichsautobahn hierfür in der Regel kostenlos zur Verfügung gestellt werden und darüber hinaus Auslagen für die mit der Leitung und Beaufsichtigung der Grabung beauftragten Personen ersetzt werden. Der Reichsautobahnbau wurde, von der Vorgeschichtsforschung aus gesehen, zu einem großangelegten Grabungsfeld zur Untersuchung der vor- und frühgeschichtlichen Besiedlung im Deutschen Reiche. Einzelne Landesmuseen und staatliche Vertrauensmänner haben, um die Forschungsarbeiten bewältigen zu können, eigene Hilfskräfte eingestellt. Wie der Archäologe auf seinem Grabungsgelände zunächst Suchgräben anlegt, so sind die Reichsautobahnstrecken für die Forschung sozusagen Suchgräben größten Ausmaßes, die das gesamte Reich durchziehen und dabei auch Geländestrecken berühren, die sonst nicht so schnell und leicht sich der Forschung erschlossen hätten. Der in der Siedlungsgeographie erfahrene Fachmann wird vielfach schon vorher sagen können, ob auf einem Gelände mit Bodenfunden zu rechnen ist oder nicht, wenn auch hier Überraschungen nicht ausgeschlossen sind. So ist der Fundreichtum der einzelnen Autobahnstrecken ein sehr verschiedener gewesen, aber auch die negative Feststellung des Fehlens von Spuren vorgeschichtlicher Besiedlung ist für die Forschung wichtig. Noch erfreulicher sind selbstverständlich die reichen Fundfeststellungen. In der Tagespresse und in Fachzeitschriften ist wiederholt darüber berichtet worden. Mitunter waren so viele Stellen zu untersuchen, daß ihre volle Ausschöpfung trotz allen Einsatzes schwer war. Über den Reichsautobahnbau Hamburg—Lübeck wird zum Beispiel von einer derartig stattlichen Anzahl und Reichhaltigkeit der Fundplätze berichtet, daß die gut organisierte Betreuung oft Mühe hatte, den Fundmeldungen ganz nachzugehen. Schlesien nennt auf der Reichsautobahn Liegnitz—Haynau 35 Fundstellen. Daß man bei dem seit je dicht bedeidelten Mitteldeutschland auf zahlreiche vorgeschichtliche Spuren menschlicher Besiedlung stoßen würde, war vorauszusehen. Hieraus ist zu ermessen, welche Hilfe in der Beschaffung des Quellenmaterials der Vorgeschichtsforschung von der Reichsautobahn geleistet worden ist. Nicht selten handelt es sich hierbei nicht um einzelne Fundstücke, sondern um umfangreichere Begräbnisplätze oder Siedlungsanlagen der Vorzeit, die größere und eingehende Untersuchung erforderten. Denn wertvoll sind hier nicht allein die geborgenen Gegenstände, sondern vielmehr die verschiedenartigen Beobachtungen über Anlagen, Aufbau von Gräbern, Hausbau in Siedlungen und dergleichen nach den oft schwer erkennbaren Spuren und Verfärbungen im Boden, die nur der erfahrene Ausgräber recht zu beobachten und deuten vermag. Es muß hier davon abgesehen werden, auch nur die wesentlichsten Ergebnisse anzuführen. Welche wertvolle volksgeschichtliche Bereicherung diesen Untersuchungen zu verdanken ist, dafür sei nur angeführt, daß die Bauarbeiten in Schlesien tiefere Einblicke in die altgermanische Ostlandbesiedlung gebracht haben.
Derartige Ergebnisse konnten aber nur dann erreicht werden, wenn nicht nur von oben her die Hilfeleistung gefördert wird, sondern wenn auch die tätigen Arbeiter selbst an den Bodenfunden Freude und Interesse gewonnen haben. Aus diesem Grunde wurde bestimmt, in den gemeinsamen Unterkünften der Arbeiter in geeigneter Weise Vorträge über die Bedeutung der vorgeschichtlichen Funde zu halten und auch auf dem Grabungsgelände selbst die Grabungen in ihren Schwierigkeiten, aber auch in ihren Erfolgen miterleben zu lassen. Wo solche Lager fehlen, sind andere Wege gesucht und gefunden worden, um die Bedeutung der Funde und die Notwendigkeit der Beachtung vor Augen zu führen. So ist ein zunächst für die Provinz Sachsen von dem Berichterstatter entworfener lustiger und belehrender Bild- und Versbogen, der in Massen an die Arbeiter gebracht wird, für das gesamte Reichsgebiet übernommen. Die Aufklärung und Belehrung der am Werke Tätigen liegt aber nicht allein im Interesse der Forschung und Wissenschaft, die bei der Beschaffung und Auffindung der Quellen auf die Männer mit Spaten und Schaufel angewiesen ist, sondern soll auch für diese eine Bereicherung bedeuten, an den Ergebnissen einer Forschung teilzuhaben, die in die älteste Geschichte von Volk und Heimat hineinführt.

Das Ausland und die Reichsautobahn

Durch die Machtübernahme wurde in Deutschland eine vollkommen neue Entwicklung eingeleitet, der die Welt um uns entweder unter dem Einfluß rassischer oder weltanschaulicher Gegner von vornherein ablehnend oder, soweit der Wille zur objektiven Beurteilung gegeben war, zunächst ratlos gegenüberstand. Denn man kannte die Ideenwelt des Nationalsozialismus zu wenig, um den Weg verstehen zu können, den er dem deutschen Volke wies.

Niemand im Ausland glaubte damals ernstlich, daß die vom Führer unmittelbar nach der Machtübernahme verkündeten großen Aufbaupläne auch tatsächlich verwirklicht werden könnten; ja man war der Meinung, daß das neue Regime in wenigen Wochen zusammenbrechen würde. So nahm man auch den Plan, Deutschland mit einem Netz modernster Autostraßen zu überziehen, der im Aufbauprogramm des Führers einen hervorragenden Platz einnimmt, nicht ernst und faßte ihn als propagandistischen Bluff auf. Auch als der Führer mit dem ersten Spatenstich den Bau der Reichsautobahnen einleitete, lächelte man im Auslande skeptisch über diese „leere Geste". Als schließlich die ersten 30 km fertiggestellt waren, orakelte die Weltpresse: „Mehr als diese paar Kilometer werden es nicht werden; es ist ja unmöglich, in einem Jahr 1000 km Reichsautobahnen zu bauen und dieses Tempo in jedem Jahr fortzusetzen."

Die Diskrepanz zwischen den Greuelmeldungen der internationalen Presse und den deutschen Behauptungen über den fortschreitenden Aufbau hat schließlich dazu geführt, daß eine immer größere Zahl von Ausländern den Wunsch hatte, sich mit eigenen Augen zu überzeugen. Wenn sich der Fremdenverkehr in Deutschland seit 1932 verdoppelt hat, so ist dies wohl zum größten Teil auf dieses Interesse für das neue Deutschland zurückzuführen.

Die Bedeutung im Aufbauprogramm des Führers und die Tatsache, daß Touristen naturgemäß Einrichtungen des Verkehrs ein besonderes Interesse entgegenbringen, lassen es erklärlich erscheinen, daß einer der Hauptanziehungspunkte für Besuche und Reisen das rasch sich ausbreitende Netz der Reichsautobahnen bildete. Den Touristen, die gleichsam als Spähpioniere in das „Land der Barbarei und der Unkultur" kamen und dafür in der ersten Zeit den Ruhm des Mutes ernteten, folgten aber bald die Fachleute der Technik und der Wirtschaft und schließlich die Vertreter der Regierungen. Und sie alle waren in ihrem Urteil über die Reichsautobahnen der gleichen Meinung, wie der Präsident der Portugiesischen Handelskammer und des Portugiesischen Touring-Clubs, Roque da Fonseca: „Die neuen Straßen Deutschlands sind unerreicht, und den silbernen Straßenbändern, die sich so geschickt in den Charakter der jeweiligen Landschaft einfügen, ist nichts Ähnliches entgegen zu stellen."

Es ist unmöglich, die Zehntausende aus allen Ländern der Welt auch nur gruppenmäßig zu erwähnen, die von dem Wunsche zu uns geführt wurden, die „Straßen Adolf Hitlers" zu sehen. Auf einige Beispiele aber sei verwiesen. Einige englische Besucher hatten in der Heimat so anerkennend über die Reichsautobahnen berichtet, daß im Herbst 1937 in London die German Roads Delegation ins Leben gerufen wurde und 224 prominente Engländer der Politik und des Straßenwesens als Gäste des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen eine Besichtigungsfahrt über die Reichsautobahnen unternahmen. Die technischen, wirtschaftlichen, sozialen und politischen Erfahrungen dieser „größten und bedeutendsten englischen inoffiziellen Delegation nach Deutschland", wie sie von der britischen Presse genannt wurde, fanden einen Niederschlag in der englischen öffentlichen Meinung, der wochen-, ja monatelang anhielt. Nach einem Besuch des Generalinspektors in London kam im Januar 1938 der englische Verkehrsminister Mr. Leslie Burgin nach Deutschland, um die Reichsautobahnen kennen zu lernen, und ihm folgten im Juni andere Regierungsvertreter, der englische Staatssekretär Leonhard Browett und der Unterstaatssekretär Captain Austin Hudson vom englischen Verkehrsministerium, während im August die bedeutendsten englischen Kraftfahrt-Schriftleiter über die Reichsautobahnen geführt werden konnten. Im September kam die German Roads Delegation 1938, die dieses Mal überwiegend aus Technikern und Ingenieuren bestand. Von den anerkennenden und vielfach begeisterten Berichten dieser Besucher sei nur auf die Resolution der German Roads Delegation 1937 und auf das Urteil des englischen Verkehrsministers verwiesen, daß „die deutschen Reichsautobahnen einen großen Beitrag zu der Kunst des Straßenbaues darstellen und die Aufmerksamkeit aller Länder verdienen". Nicht anderer Meinung war der jugoslawische Minister für öffentliche Arbeiten, Stochowitsch, der als Gast des Generalinspektors Dr. Todt im Mai dieses Jahres mit ihm vor allem Fragen des gegenseitigen Straßenanschlusses an der neuen deutsch-jugoslawischen Grenze besprach. Generaldirektor Karakostoff vom bulgarischen Bautenministerium, der im Mai mit einer Gruppe bulgarischer Straßen- und Brückenbauingenieure eine Besichtigungsfahrt unternahm, faßte seine Eindrücke in die Worte zusammen: „Bauten, wie sie heute Deutschland durchführt, sind nirgends in der Welt zu finden. Sie sind nicht nur vom Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit, sondern auch von dem der Schönheit überwältigend. Das nationalsozialistische Deutschland baut für die Ewigkeit."

Daß aber dieses Interesse für die Reichsautobahnen und die Anerkennung, die sie finden, nicht auf Europa beschränkt bleibt, zeigte die zweite Besichtigungsreise des Chefs des Straßenwesens der Vereinigten Staaten, Mac Donald, im Juli 1938, der schon vor zwei Jahren bei einem Deutschlandbesuch die Reichsautobahnen kennengelernt hatte. Diesen Beispielen ließen sich andere an die Seite stellen, und es käme eine Aufstellung zustande, die alle Länder umfaßt, seien es nun die europäischen Nachbarvölker oder Südafrika, Australien und das ferne Japan. Der Kongreß der Alliance Internationale de Tourisme, der im Juni 1938 125 Vertreter aus 45 Staaten nach Deutschland geführt hatte und der auch Gelegenheit zu einer Fahrt über die Reichsautobahnen bot, war schließlich geradezu ein Treffpunkt der Fachmänner aus aller Welt auf den „Straßen des Führers".

Das Interesse und die diesem folgende Anerkennung haben schließlich bei vielen Besuchern dazu geführt, eine sinngemäße Anwendung des deutschen Vorbildes auf ihre Heimat für wünschenswert zu halten und zu verlangen. Besonders nachdrücklich scheinen diese Bestrebungen in England zu sein, wo die British Road Federation zuerst den Plan durchgearbeitet hat, 2000 Meilen Autobahnen zu bauen, ein Plan, der besonders von dem englischen Wirtschaftspolitiker Lord Wolmer und vielen anderen englischen Fachleuten lebhaft vertreten wird. Aber nicht nur in England, sondern auch in vielen anderen Staaten — es sei beispielsweise nur auf Holland, Polen oder Finnland verwiesen — bestehen mehr oder minder weit vorgeschrittene Pläne oder Maßnahmen zum Bau moderner Autobahnen. Für sie alle sind die Reichsautobahnen vielfach bestimmend oder doch zum mindesten anregend gewesen. Dies ist aber nicht nur für die Projekte von Autobahnen der Fall, sondern für die moderne Entwicklung des Straßenwesens überhaupt.

Es ist vielleicht das erstemal seit vielen Jahren, daß man im Auslande eine Leistung Deutschlands einstimmig anerkennt. Aber bestimmt ist es der erste Fall, daß man einmütig eine Schöpfung des Dritten Reiches lobt. Dieser der unmittelbaren Erkenntnis entspringenden Welle des Lobes konnte sich auch die internationale Presse nicht entziehen. Plötzlich standen die Reichsautobahnen im Mittelpunkt der Fachpresse. Vorträge, Filme, Bilder und Schriften sprachen im Ausland von ihnen, und auch die Tagespresse mußte ihnen ihre Spalten öffnen; denn sie waren eine „Sensation" geworden, über die negativ zu schreiben nicht mehr möglich war. So vereinigte sich also auch die Weltpresse — in ihren Ansichten und Urteilen über das Dritte Reich gespalten, aber immer noch überwiegend negativ — hinsichtlich der Reichsautobahnen zu einer einheitlichen Stimme der Anerkennung. Besonders groß ist das Interesse in der englischen Presse, die zum überwiegenden Teile rein sachlich und positiv berichtet. Französischen Betrachtungen liegt oft noch eine politisch-militärische Beurteilung zugrunde, sie sind aber trotzdem meistens sachlich und zustimmend. Auch die belgische Publizistik verhält sich anerkennend. Für Holland sei nur beispielsweise „De Telegraaf" zitiert, der im Januar 1938 schrieb: „Man braucht wahrlich nicht subjektiver Gefühle verdächtigt zu werden, um zu erkennen, daß in Deutschland auf dem Gebiete des Verkehrswesens eine Leistung vollbracht worden ist, die den Namen ‚vortrefflich in jeder Beziehung' verdient." Die polnische Presse be-

zeichnet den Bau der Reichsautobahnen ebenso als vorbildlich und hat wiederholt den Wunsch ausgesprochen, die Erfahrungen des deutschen Straßenbauwesens im eigenen Lande anzuwenden. Als Durchgangsland zwischen Mittel- und Südosteuropa ist natürlich Ungarn verkehrsgeographisch am deutschen Straßenbau sehr interessiert, so daß die Tages- und Fachpresse aufmerksam das Aufbauwerk an den deutschen Straßen verfolgt. Von größter Anteilnahme zeugt auch die Berichterstattung in den nordischen Ländern, die in ihrer nüchternen Sachlichkeit sehr aufschlußreich ist. Diese Hinweise können am besten in einem Satz zusammengefaßt werden, der einem Aufsatz des Prof. A. Casagrande aus USA. entnommen ist: „Ich sehe in den deutschen Reichsautobahnen eine Pionierarbeit von grundlegender Wichtigkeit für die ganze Welt."

Vom Gesichtspunkt des Auslandes aus gesehen ist es sehr wesentlich, daß die Reichsautobahnen neben ihrer pioniermäßigen Bedeutung auch den deutschen Beitrag oder — besser gesagt — den deutschen Vorschuß zur Verwirklichung großer internationaler Verkehrsprojekte bilden, wie es zum Beispiel der Plan der großen transkontinentalen Verkehrsader London—Istanbul mit Fortsetzungen nach Indien und Kairo—Kapstadt ist.

Für uns Deutsche kommt noch eins hinzu: Die Besucher der Reichsautobahnen sehen auch das neue Deutschland in seiner Gesamtheit. Aus ihrem unmittelbaren Interesse für ein Teilgebiet des Aufbaues treten sie seiner Gesamtheit aufgeschlossener gegenüber und tragen dazu bei, die Lügenmeldungen jener Presse über das Dritte Reich zu korrigieren, deren unheilvolle Rolle der Verhetzung und des Hasses von deutscher Seite wiederholt aufgezeigt wurde.

Dies liegt nicht nur im Sinne des deutschen Volkes, sondern auch in dem der anderen Völker und dient dem Frieden der Welt.

Der neue organisatorische Aufbau

Das Jahr 1938 brachte im organisatorischen „Aufbau der Reichsautobahnen" eine grundlegende Änderung.

Durch das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933 (Reichsgesetzbl. II S. 509) war die Deutsche Reichsbahn ermächtigt worden, zum Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Reichsautobahnen ein Zweigunternehmen zu errichten, das den Namen „Reichsautobahnen" trägt. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn wurde durch die Erste Durchführungsverordnung vom 7. August 1933 (Reichsgesetzbl. II S. 521) zum Vorsitzenden des Vorstandes und des Verwaltungsrates der Reichsautobahnen bestimmt. Außerdem erhielten die Reichsautobahnen in Anlehnung an die Deutsche Reichsbahn durch dieselbe Verordnung den Namen „Gesellschaft Reichsautobahnen". Die Aufsicht über das Unternehmen war durch Erlaß vom 23. Januar 1935 (Reichsgesetzbl. II S. 37) dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, dessen Dienststelle eine oberste Reichsbehörde ist und der dem Führer und Reichskanzler unmittelbar untersteht, weitgehendst übertragen worden. Gemäß Gesetz vom 27. Juni 1933 bestimmt der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Linienführung und Ausgestaltung der Reichsautobahnen, stellt die Baupläne endgültig fest und trifft die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen.

Nachdem durch die Erklärung des Führers in der Sitzung des Reichstages vom 30. Januar 1937 das Deutsche Reich die uneingeschränkte Hoheit über die Deutsche Reichsbahn wieder an sich genommen hatte und die Deutsche Reichsbahn durch das Gesetz vom 10. Februar 1937 (Reichsgesetzbl. II S. 47) zu einer reinen Reichsverwaltung umgewandelt worden war, erschien es notwendig, auch die Reichsautobahnen diesem veränderten Zustand anzupassen und ihnen eine ähnliche Stellung wie der Deutschen Reichsbahn zu geben. Das ist durch das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsautobahnen vom 1. Juni 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 207) und durch die Dritte Durchführungsverordnung vom 1. Juni 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 208) geschehen.

Als wichtige Neuerung bestimmt die Verordnung, daß der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Vorsitzender des Vorstandes der Reichsautobahnen wird. Dadurch sind also auch bei den Reichsautobahnen, ähnlich wie bei der Deutschen Reichsbahn, Aufsicht und Leitung in einer Hand vereinigt worden.

Diese Neuregelung machte die Aufhebung des Verwaltungsrates in seiner bisherigen Form erforderlich. Nachdem der Generalinspektor als Leiter einer obersten Reichsbehörde und als Aufsichtsbehörde über die „Reichsautobahnen" selbst den Vorsitz des Vorstandes übernommen hatte, mußte der Verwaltungsrat in einen Beirat umgewandelt werden, der — ähnlich wie bei der Deutschen Reichsbahn — in grundsätzlichen und in besonders wichtigen Fragen zu beraten hat. Vorsitzender dieses Beirates ist der Reichsverkehrsminister.

Außerdem beseitigte das Gesetz vom 1. Juni 1938 die Bezeichnung der Reichsautobahnen als „Gesellschaft". Tatsächlich haben die Reichsautobahnen keinen Gesellschaftscharakter gehabt, und die Bezeichnung „Gesellschaft" hat nie mehr als einen Namen bedeutet.

Das Gesetz bestimmt ferner, daß die Dienststellen der Reichautobahnen unmittelbare Reichsbehörden sind, wodurch klargestellt wird, daß die Reichsautobahnen die Eigenschaft einer reinen Reichsverwaltung haben.

Geändert wurde ferner die Frage der Verwaltung und Vertretung der Reichsautobahnen. Nach § 5 des Gesetzes vom 27. Juni 1933 sollte die Deutsche Reichsbahn die Verwaltung und Vertretung der Reichsautobahnen übernehmen. Diese Bestimmung mußte aufgehoben werden, da die Reichsautobahnen von Anfang an die Verwaltung mit eigenen Dienststellen durchgeführt haben. Die unbedingte Selbständigkeit der unter Leitung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen stehenden „Reichsautobahnen" ist somit gewährleistet. Gleichzeitig bestimmt § 2 des Gesetzes vom 1. Juni 1938, daß der Grundsatz der engen Zusammenarbeit zwischen Reichsautobahnen und der Deutschen Reichsbahn durch die Satzung sichergestellt werden soll. Diese Verbindung wird schon dadurch unterstrichen, daß die neue Verordnung vorsieht, daß ein Mitglied des Vorstandes der Reichsautobahnen der Deutschen Reichsbahn angehören muß.

Schließlich bestimmt die Durchführungsverordnung, daß die Satzung der Reichsautobahnen durch den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister und dem Reichsminister der Finanzen zu erlassen ist und der Genehmigung des Führers und Reichskanzlers bedarf.

Diese Satzung ist gleichzeitig mit dem Gesetz am 1. Juni 1938 (RMinBl. 1938 S. 374) ergangen. Sie sieht in Ziffer 4 vor, daß dem der Deutschen Reichsbahn angehörenden Vorstandsmitglied insbesondere die Betreuung der bei den „Reichsautobahnen" beschäftigten Bediensteten der Deutschen Reichsbahn und die Regelung ihrer Personalverhältnisse obliegt, und bestimmt ferner in Ziffer 12, daß sich die Reichsautobahnen weiterhin der Einrichtungen und Erfahrungen der Deutschen Reichsbahn soweit bedienen, als es die Aufgaben der Reichsautobahnen gestatten. Auch durch diese Regelung wird das Weiterbestehen einer Verbindung zwischen Reichsbahn und Reichsautobahnen klargestellt.

Schließlich schreibt die Satzung noch vor, daß die Geschäftsordnung der Reichsautobahnen, die bisher von der Direktion der Reichsautobahnen mit Genehmigung des Verwaltungsrates erlassen war, nunmehr vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen erlassen wird, dem also damit die Möglichkeit gegeben ist, alle zur Vereinfachung der Geschäftsführung notwendigen Maßnahmen zu treffen.

Die dargestellte Neuregelung der Verhältnisse der Reichsautobahnen entspricht einer Entwicklung, die sich aus der praktischen Arbeit seit Gründung der Reichsautobahnen ergeben hat. Sie erleichtert die Schlagkraft des Unternehmens und dient damit dem großen Ziel, das ureigene Werk des Führers in möglichster Vollkommenheit zu vollenden.

Die Verkehrsentwicklung 1937/38

Die regelmäßige Verkehrszählung auf sämtlichen in Verkehr befindlichen Reichsautobahnen, mit der gleichzeitig mit der allgemeinen und der Zusatzverkehrszählung auf den deutschen Reichs- und Landstraßen im Oktober 1936 begonnen wurde, erstreckt sich nunmehr einschließlich Juli 1938 auf 22 Monate. Nicht nur, daß sich für das im Vergleich zum Vorjahr angewachsene Verkehrsnetz der freigegebenen Reichsautobahnstrecken infolge seiner günstigeren Verkehrsverbindungen höhere Belastungszahlen ergeben — der durchschnittliche Tagesverkehr stieg im Juli 1938 bei Köln bis zu rund 9000 Fahrzeugen an —, sondern die Tatsache, daß die regelmäßigen Verkehrszählungen nunmehr fast 2 Jahre umfassen, gibt auch erstmalig die Möglichkeit, den Verkehr des einen Jahres mit dem Verkehr im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres unter den gleichen jahreszeitlichen Bedingungen zu vergleichen.

In der nachstehenden Tabelle ist für zwei wichtige Strecken die Verkehrssteigerung des mittleren Tagesverkehrs dargestellt, in dem jeweils für die zur Zeit vergleichbaren 10 Monate (Oktober 1937 bis Juli 1938) die prozentuale Zunahme des Monatsdurchschnittswertes im Vergleich zum Durchschnittswert des gleichen Monats des Vorjahres nachgewiesen ist. Mit Ausnahme des Monats Februar sind durchweg, besonders bei der Strecke Berlin—München, starke Zunahmen zu verzeichnen. Gleichzeitig ist auch die tägliche Verkehrsbelastung im Reichsdurchschnitt sämtlicher Reichsautobahnstrecken beträchtlich gestiegen.

Prozentuale Zunahme des mittleren Tagesverkehrs in den Monaten Oktober 1937 bis Juli 1938 im Vergleich zu den entsprechenden Belastungszahlen des Vorjahres

Strecke	Verkehrszunahme in %									
	Okt. 1937 / Okt. 1936	Nov. 1937 / Nov. 1936	Dez. 1937 / Dez. 1936	Jan. 1938 / Jan. 1937	Febr. 1938 / Febr. 1937	März 1938 / März 1937	April 1938 / April 1937	Mai 1938 / Mai 1937	Juni 1938 / Juni 1937	Juli 1938 / Juli 1937
Berlin—München	163,4	89,1	103,9	63,3	—	62,4	68,2	37,5	64,1	56,0
Berlin—Hannover	46,1	42,4	55,4	26,1	—	24,2	29,4	20,6	27,0	24,6

Wenn auch zur Zeit die Vergleiche noch nicht über ein ganzes Jahr durchführbar sind, so stehen doch bereits Vierteljahreswerte zur Verfügung. Aus ihnen läßt sich unter anderen nachweisen, daß entsprechend der schnelleren Zunahme des Personenkraftwagenbestandes im Vergleich zum Kraftradbestand auch die Verkehrsbelastung bei den Personenkraftwagen schneller als bei den Krafträdern gestiegen ist. So nahm zum Beispiel die tägliche Belastung in den Monaten April—Juni 1938 im Vergleich zu den gleichen Vorjahresmonaten bei den Personenkraftwagen um 20% mehr als bei den Krafträdern zu. Bei dem Verhältnis der leichten Personenkraftwagen zu den Krafträdern ist der Zunahmevorsprung der Personenkraftwagen noch größer.

Auf der als erste für den Verkehr freigegebenen Strecke Frankfurt a. M. — Karlsruhe ist bereits kurz nach der Verkehrsfreigabe mit der Durchführung von stichtageweisen Verkehrszählungen begonnen worden, so daß hierbei sogar Belastungszahlen für drei Jahre zur Verfügung stehen. Innerhalb dieser drei Jahre vom Juli 1935 bis zum Juli 1938 stieg der tägliche Verkehr an der Zählstelle Viernheim von 1892 Fahrzeugen zu der beachtlichen Höhe von 5297 Fahrzeugen an.

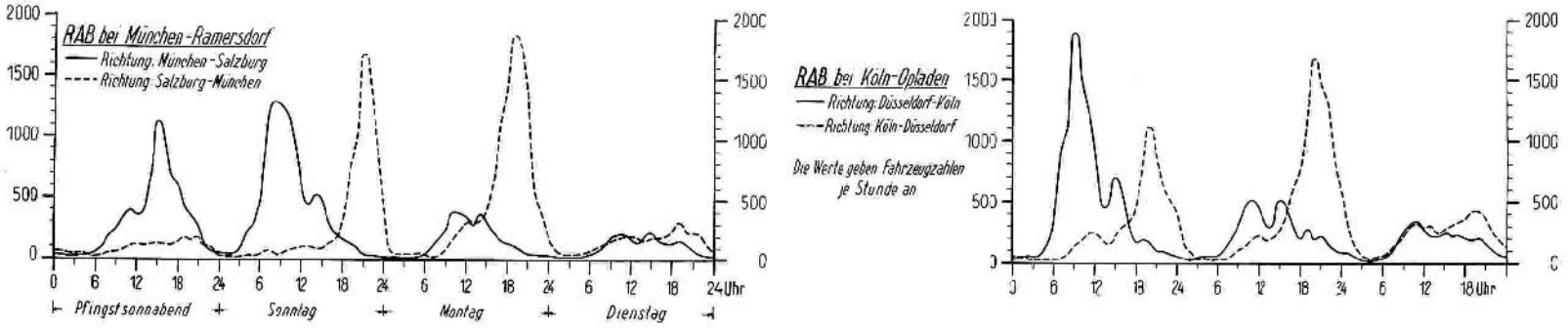
Ebenso wie die Belastungszahlen für größere Zeiträume sind auch die Höchstwerte gestiegen, die gelegentlich einzelner Sonderzählungen ermittelt werden konnten. So hat vor allem der diesjährige Pfingstverkehr Rekordwerte gezeitigt. Dabei wurde der höchste im Vorjahre ermittelte Tagesverkehr (14500 Fahrzeuge am Pfingstmontag bei München—Ramersdorf) sowohl bei Köln—Opladen mit 18300 Fahrzeugen als auch bei Ramersdorf mit 15451 Fahrzeugen überschritten. In einer Fahrtrichtung wurden bei Ramersdorf und Opladen mehr als 11000 Fahrzeuge je Tag gezählt.

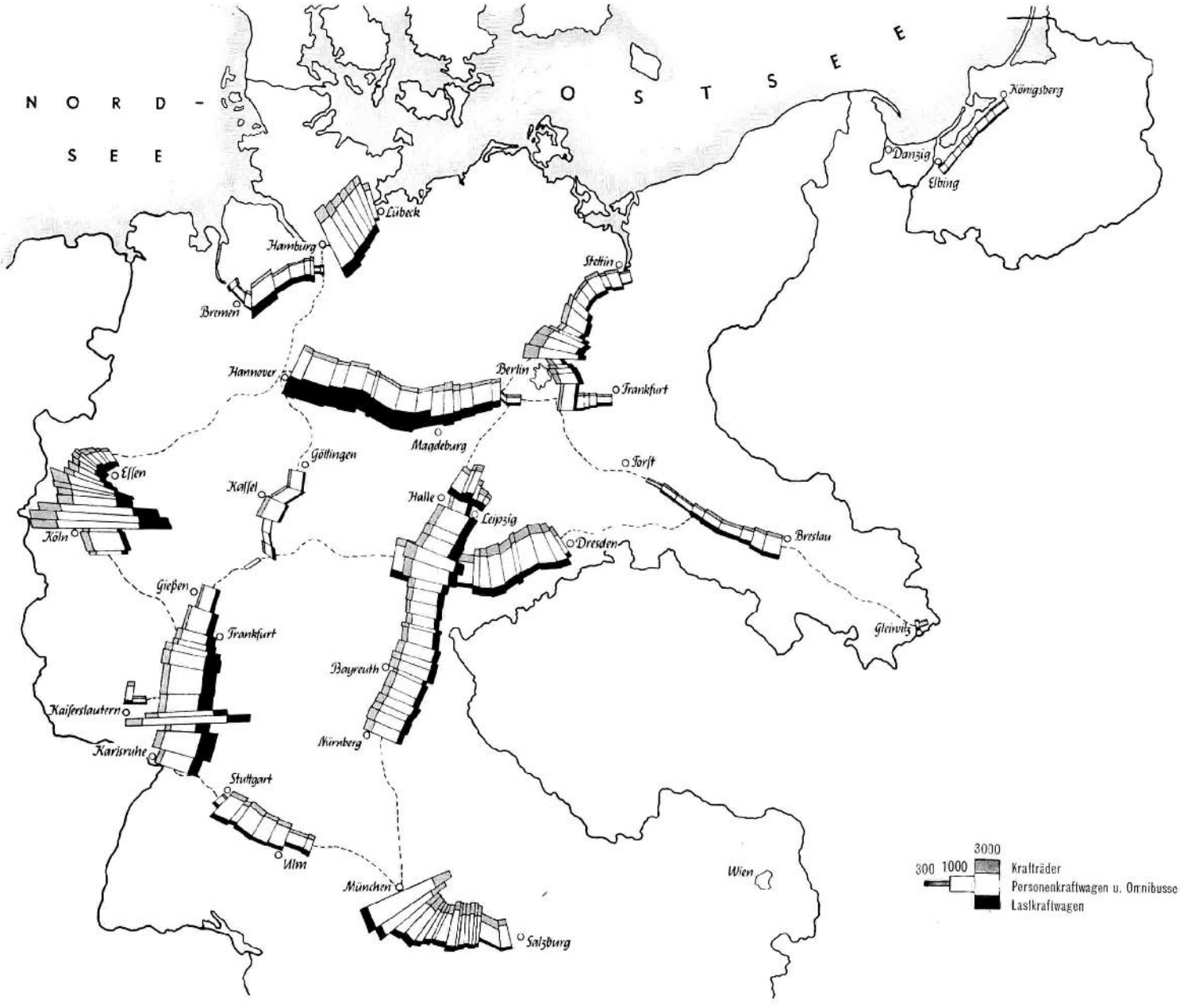
Besonders beachtlich ist der Stundenverkehr in einer Fahrtrichtung, der am Pfingstmontag zwischen 18 und 19 Uhr mit 2158 Fahrzeugen (664 Krafträder, 1487 Personenkraftwagen, 2 Kraftomnibusse und 5 Lastkraftwagen) bei Stuttgart in Richtung Ulm—Stuttgart erreicht wurde. Nahe an diese Zahl kommen die entsprechenden Werte bei Ramersdorf und Opladen heran, wie untenstehende Skizze über stündliche Verkehrsbelastungen zeigt. Deutlich erkennbar ist bei dem Stundenverkehr auch das Nachlassen des Verkehrs gegen Mittag mit anschließendem Wiederanstieg am frühen Nachmittag. Ausfahrts- und Heimfahrtsrichtung sind je nach der Höhe der Belastungen am Morgen bzw. Abend zu erkennen. Bei einer Belastung von 2000 Fahrzeugen pro Stunde und Fahrtrichtung muß die zweite Fahrspur nicht nur als Überholspur benutzt, sondern dauernd zur Bewältigung des Verkehrs herangezogen werden.

Gesteigerte Bedeutung gewinnen diese Höchstbelastungszahlen des diesjährigen Pfingstverkehrs im Hinblick auf die weiteren Verkehrssteigerungen, die nach Erscheinen des KdF.-Wagens zu erwarten sind.

Die bereits im Vorjahre gemachte Feststellung, daß bestimmte Strecken überwiegend Personenverkehr oder einen hohen Lastverkehrsanteil aufzuweisen haben, wurde auch in diesem Jahre bestätigt. Über diese Frage, wie über die gesamte Verkehrsbelastung, gibt Skizze 2 Auskunft, in der für sämtliche im Betrieb befindlichen Reichsautobahnen der durchschnittliche Tagesverkehr im Juli 1938 dargestellt ist, unterschie-

Stündliche Verkehrsbelastung an der Reichsautobahn bei München-Ramersdorf und Köln-Opladen





Durchschnittlicher Tagesverkehr auf den Reichsautobahnstrecken im Juli 1938

den einerseits nach Krafträdern, Personenkraftwagen (einschließlich Kraftomnibussen) und Lastkraftwagen, andererseits nach (zwischen je 2 Auffahrtstellen liegenden) Teilstrecken. Stärksten Lastverkehr haben besonders die Strecke Berlin—Hannover, über die der Verkehr Berlin—Ruhrgebiet geht, die Reichsautobahn Köln—Essen—Recklinghausen und die Strecke Karlsruhe—Frankfurt a. M. aufzuweisen. Infolge des starken Ausflugsverkehrs sind dagegen die Reichsautobahnen München—Salzburg und Hamburg—Lübeck als typische Personenverkehrsstrecken anzusprechen. Im Herbst und im Winter nimmt der Personenverkehrsanteil mehr als der Lastverkehrsanteil ab. In diesen Jahreszeiten halten sich auf der Strecke Berlin—Hannover Personen- und Lastverkehr zeitweise die Waage.

Die Höchstwerte der Gesamtverkehrsbelastung sind bei Köln, Mannheim und München festzustellen. Während bei einzelnen Reichsautobahnen die Belastungsstärken im Verlauf der Strecke, zum Beispiel an den beiden Endpunkten, recht verschieden sind, da sie nicht gleich wichtige Verkehrsgebiete verbinden, zeigen andere Strecken, wie die Leipzig—Nürnberger, ein annähernd gleich stark bleibendes Verkehrsband. Bei den schwächer belasteten Linien handelt es sich um solche, die erst nach ihrer Verlängerung bzw. Verbindung mit anderen Strecken verkehrlich ihre volle Bedeutung erlangen werden. Mit Rücksicht auf die mit der weiter zunehmenden Motorisierung zu erwartende Verkehrssteigerung der kommenden Jahre ist eine noch eingehendere Verkehrsbeobachtung, auch auf den Zubringern und den anschließenden Straßenzügen, unerläßlich. Diese muß vor allem darauf abgestellt sein, die Leistungsfähigkeit der einzelnen Reichsautobahnstrecken zu ermitteln. Durch das Zusammentreffen von Nah- und Fernverkehr in der Nähe von Großstädten oder innerhalb dichtbesiedelter Wirtschaftsgebiete entstehen unter Umständen Verkehrsstauungen. Zur Klärung dieser Fragen werden außer Verkehrszählungen auch Geschwindigkeitsmessungen mit automatischen Meßapparaten und photographische Aufnahmen der Verkehrsabwicklung erforderlich werden.

Die Treibstoffversorgung auf der Reichsautobahn

Die Reichsautobahn-Kraftstoff G. m. b. H. (R.A.K) folgt mit ihrem Tankstellennetz und ihrem Betriebsumfang den fertigen Strecken und dem wachsenden Verkehr. Das dem Kalenderjahr entsprechende Geschäftsjahr der R.A.K wurde am 1. Januar 1937 mit 5, am 1. Januar 1938 mit 42 Tankstellen begonnen, während jetzt über 50 Betriebsstellen dem Kraftverkehr auf den Reichsautobahnen zur Verfügung stehen. Im Durchschnitt findet also heute der Autobahnbenutzer etwa alle 45 km Gelegenheit, nicht nur seine Vorräte an Treibstoff und Öl zu ergänzen, sondern auch die übrigen neuzeitlichen Kundendiensteinrichtungen der R.A.K in Anspruch zu nehmen. Tankdienst und Kundendienst, beide den besonderen Bedürfnissen des Autobahnverkehrs angepaßt, sind die Aufgaben, für die sich die R.A.K mit ihren etwa 200 besonders ausgewählten Tankwarten einsetzt.

Die von der R.A.K geführten Treibstoffe werden nach jeweils vorliegenden Beschaffenheitsrichtlinien des Vierjahresplanes entsprechend von führenden Markenfirmen angeliefert und ohne Nennung einer bestimmten Marke als „Benzin" und „Gemisch" abgegeben. Die von Monat zu Monat steigende Zahl der Tankkunden beweist, daß alle Volksgenossen sich heute aus Erfahrung und Überzeugung ebenso wie der Autobahn selbst, so auch deren Betriebseinrichtungen völlig anvertrauen. Das Fehlen einer Markenbezeichnung für die Treibstoffe auf der Autobahn ist daher zur Selbstverständlichkeit geworden. Das reichhaltige Markenöllager, die Versorgung mit dem sonst erforderlichen Bedarf an Schmiermitteln, Obenöl und kleinen Ersatzteilen wird ebenso gern in Anspruch genommen wie die fachliche Beratung und die kleinen Kundendienstleistungen der für den Autobahndienst geschulten Tankwarte.

Umfang und Inhalt des Tank- und Kundendienstes an den R.A.K-Tankstellen sind wesentlich anders gelagert als an einer städtischen Großtankstelle, was sich auf den Dienst der Tankwarte und die technische Gestaltung der Tankeinrichtungen auswirkt. So ist zum Beispiel eine planmäßige Fahrzeugpflege von Stammkunden, wie sie das geschäftliche Rückgrat vieler Stadt-Tankstellen darstellt, auf der Autobahn im allgemeinen als Ausnahme anzusehen, entspricht doch der Zweck, die Ortsauswahl und die Gestaltung der R.A.K-Tankstellen den ganz besonderen Zwecken des Autobahnverkehrs. Wagenwaschen, Polieren, Abnebeln, selbst planmäßiges Abschmieren treten daher zurück gegenüber anderen fachlichen Tankdienstansprüchen, die sich aus der Fahrleistung, Fahrweise und den besonderen Fahrbedingungen auf der Autobahn ergeben. Ein im großen Fernreiseverkehr arbeitendes Fahrzeug stellt also an eine R.A.K-Tankstelle und ihre Mannschaft ganz andere Forderungen als an eine städtische Tankstelle. Nicht nur, daß dem Reisetempo entsprechend die Abfertigung mittels elektro-automatischer Apparaturen und die Bedienungsweise der Mannschaft ganz von selbst in ein gesteigertes Tempo verlagert wird, sondern auch die sonstigen Wünsche des Kraftfahrers und die Forderungen seines Fahrzeuges lauten wesentlich anders als im reinen Stadtverkehr. Säuberung der Scheiben und Scheinwerfer zum Beispiel spielt daher eine andere, wichtigere Rolle, sie wird aus einer Gefälligkeit zur Notwendigkeit. Sorgfältige Öl-Kontrolle und Beratung ist nicht nur Geschäftszweck, sondern Sicherheitsdienst am Kunden und an allen Autobahnbenutzern. Aus derselben verantwortlichen Dienstbereitschaft heraus erfolgt auch sorgfältiges Prüfen der Reifenluft, die Kühlwasserergänzung und dergleichen. Der Autobahn-Tankwart steht dem Kunden nicht nur als Verkäufer von Treibstoff, Öl und Ersatzteilen gegenüber, sondern fühlt sich für den einzelnen Wagen, die einzelne Maschine mitverantwortlich in dem Sinne, daß er den Kunden auf alles aufmerksam macht, was diesem auf der Weiterfahrt Verdruß oder Aufenthalt bringen könnte. Wagen und Fahrer werden, wie der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen das einmal kennzeichnete: „bei ihrer Fahrt über die Autobahn durch die R.A.K-Tankwarte begleitet und geleitet."

Wie weit der Rahmen dieser Betreuung von der R.A.K gespannt ist, ist aus den vielen weiteren Kundendiensteinrichtungen ersichtlich. Alle Tankstellen vermitteln regelmäßig die sogenannten Wetternachrichten, deren Kenntnis nebst den dazugehörigen Streckenzustands-Meldungen der Autobahnen und der anschließenden Hauptstraßen, besonders im Winterhalbjahr, für den Berufsverkehr und den Fernreisenden von großer Annehmlichkeit geworden ist. Der Auskunftsdienst erstreckt sich zum Beispiel über Anschlußreisewege, sei es Autobahn oder Reichsstraße, und überall liegt ein Straßenatlas aus sowie die auf Grund amtlicher Unterlagen bearbeitete Zeitschrift „Die Straßensperren", deren Einsichtnahme stets den jeweils besten Reiseweg finden läßt. Über Sehenswürdigkeiten und Ausflugsorte wird überall an Hand von Unterlagen, die seitens berufener Stellen oder Verbände zur Verfügung stehen, Auskunft gegeben. Im Benehmen mit dem Kraftfahrzeug-Handwerk ist weiterhin eine Nachweisung von zuverlässigen Abschlepphilfen und Kraftfahrzeughandwerkern eingerichtet. Für Notfälle sind alle Tankstellen mit einer „Ersten Hilfe" ausgestattet, während Herbeiruf von Arzt und Krankenwagen ebenfalls durch die Tankstelle erfolgt.

Großen Anklang hat der „Erfrischungsdienst" gefunden, mit dem den Autobahnbenutzern Gelegenheit zu einem einfachen Imbiß während des Tankaufenthaltes gegeben wird. Die R.A.K beschränkt sich hierbei bewußt auf einfache Auswahl an erfrischenden Getränken und einen einfachen Verzehr, sorgt durch die hierfür eingestellten Hilfskräfte für peinlichste Sauberkeit und achtet auf volkstümliche Preise.

Im Sommer 1938 wurde als jüngster Zweig des R.A.K-Kundendienstes der gemeinsam mit der Deutschen Reichspost durchgeführte „Reichsautobahn-Reiseruf" eröffnet. Er ermöglicht es, durch Anmeldung üblicher Voranmeldungen und Ferngespräche (V-Gespräche) einen auf Autobahnreise befindlichen Teilnehmer an den Fernsprecher zu rufen. Hierbei wird das V-Gespräch auf eine Tankstelle des von dem Gesuchten befahrenen Streckenabschnittes gelegt. Der Tankwart dieser und der beiden nächstfolgenden R.A.K-Tankstellen schreibt den Namen des Gesuchten auf die zwischen beiden Fahrbahnen aufgestellte schwarze Tafel, und es dauert meist nicht lange, bis auf diese Weise der Gesuchte „angerufen" ist und sein V-Gespräch durchführen kann. Dieser neue R.A.K-Kundendienst erfolgt ohne zusätzliche Kosten für den Angerufenen und ist, im ganzen gesehen, ein nur durch die Autobahn möglicher Ausgleich zwischen individueller Freiheit der Kraftfahrt und den unausbleiblichen Notwendigkeiten einer schnell lebenden und schnell arbeitenden Zeit.

25 weitere Tankanlagen sind zur Zeit im Bau oder zum Bau freigegeben. Für das Jahr 1939 ist etwa die gleiche Zahl an weiteren Anlagen vorgesehen.

Der Einfluß der Reichsautobahn auf die Entwicklung der Kraftfahrzeuge

Beobachtet man den sich ungemein stark entwickelnden Verkehr auf den Reichsautobahnen, so findet man, daß die Personenkraftwagen und der Lastkraftverkehr sich der Reichsautobahnen bedienen, wo dies nur irgend möglich ist, während man weniger Krafträder sieht, als ihrer Anzahl und ihrem Auftreten auf gewöhnlichen Straßen entspricht. Hiernach scheint der Schluß berechtigt zu sein, daß der PKW- und LKW-Verkehr bereits autobahnreif ist, während die Kraftradler und Krafträder sich auf der Reichsautobahn noch nicht so ganz wohl fühlen. Dies beruht vor allem auf der Tatsache, daß manche Krafträder noch nicht genügend widerstandsfähig gegen hohe Dauerbeanspruchung des Motors sind.

Aber auch die Reichsautobahnreife der Personenkraftwagen und Lastkraftwagen ist noch keineswegs vollständig. Die Autobahneignung befindet sich noch in der Entwicklung. Es kann noch nicht die Rede davon sein, daß unsere Kraftfahrzeuge heute schon imstande wären, die von den Reichsautobahnen gebotenen Möglichkeiten voll auszunutzen.

Auf der Reichsautobahn werden die Pferdekraftstunden wesentlich nur zur

Überwindung des Luftwiderstandes, des Rollwiderstandes und der inneren Reibung der Maschinenteile ausgegeben. Auf der Reichsstraße ist das anders. Da wird zwischen ein Drittel und der Hälfte der Pferdekraftstunden und damit des Kraftstoffes zusätzlich für das dauernd wieder nötige neue Beschleunigen der Fahrzeuge und nicht, wie auf der Reichsautobahn, nur für den stetigen Vortrieb ausgegeben. Darum ist der Verbrauch eines jeden Fahrzeuges auf der Reichsautobahn so sehr viel kleiner*).

Dieser kleine Reichsautobahnverbrauch setzt sich aber**) zu einem großen Teil aus unnötigem Verbrauch für Überwindung von Luftwiderstand und aus einem durch Gewichtsverringerung und höheren Reifendruck ebenfalls zu verkleinernden Rollreibungsverbrauch zusammen, wenn man von der inneren Reibung des Fahrzeuges absieht. Besser als durch eine wörtliche Beschreibung kennzeichnen sich die Verhältnisse durch die aus den Kammschen Unterlagen entnehmbaren drei Zahlen, daß für einen viersitzigen Personenwagen auf der Reichsautobahn zur Aufrechterhaltung einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/st mit derzeitigen Aufbauformen rund 36 PS, mit den wesentlich verbesserten Aufbauformen des KdF-Wagens nur 24 PS und mit künftigem Bestwerten von Aufbauformen nur 12 PS, mithin ein Drittel des heutigen Aufwandes, erforderlich seien. Diese neuen immer windschlüpfigeren Aufbauformen finden sich nicht nur beim KdF-Wagen, dem Adler-Stromformwagen und dem Everling-Versuchswagen, sondern zunehmend schon ganz allgemein. Die Rennfahrzeuge bestimmen die Entwicklungsrichtung und erziehen den allgemeinen Geschmack.

Es handelt sich dabei im übrigen nicht allein um die Windschlüpfigkeit als solche, sondern auch darum, das für Antrieb, Lenkung und Bremsen auf die Erdberührung angewiesene und in seinem Energiehaushalt doch wesentlich an die Luft verwiesene schnelle Fahrzeug sicher in ruhiger und vor allem auch in bewegter Luft zu führen. Im einzelnen geht es darum, eine Unempfindlichkeit gegen Seitenböen und eine Erhaltung oder jedenfalls nicht ungünstige Veränderung der beiden Achslasten bei Lufteinfluß zu erreichen. Die oben genannten Zahlen zeigen auch anschaulich, wie sehr mit Recht nicht nur Personenwagen, sondern auch Omnibusse und Lastfahrzeuge auf Windschlüpfigkeit bedacht sind. Auch sie entwickeln ja auf den Reichsautobahnen häufig 100 km/st und mehr. Daß die ganze Frage der Windschlüpfigkeit für die Reichsautobahnen noch bedeutungsvoller ist als für die Reichsstraßen, weil eben auf den Reichsautobahnen gleichförmig gefahren wird und der Aufwand für gleichförmige Fahrt den Gesamtaufwand darstellt, versteht sich im übrigen von selbst. Keine wesentlichen Fortschritte der Formung sieht man noch bei den Krafträdern, obwohl im einzelnen durch windschlüpfige Verschalung von Einzelteilen hier viel getan wurde. Der immer wiederkehrende Versuch des sogenannten karossierten Kraftrades hat bisher noch nicht zu einem durchschlagenden Erfolg geführt.

In engem Zusammenhang mit der Windschlüpfigkeit der Fahrzeuge steht die Schlüpfigkeit für Wasser, Schnee, Insekten und für (allerdings nicht auf der Reichsautobahn) Staub und Schmutz, Eigenschaften, welche gleichsinnig, aber nicht verhältnisgleich mit der Windschlüpfigkeit laufen. Auch in dieser Hinsicht sieht man zahlreiche Fortschritte.

Mit der Windschlüpfigkeit eng verknüpft ist naturgemäß die Doppelfrage der Lüftung und Heizung. Im Sommer ist gute zugfreie Lüftung des Fahrgast- und Führerraumes unter Vermeidung unfreiwilliger Beheizung durch den Frontmotor ebenso nötig, wie auch im Winter genügende Heizung besonders bei Heckmotor. Lüftung ist wirklich befriedigend nur in Zusammenhang mit der Windschlüpfigkeit zu lösen, indem man Staupunkte benutzt und den Fahrgastraum nach Möglichkeit unter Überdruck setzt. Sehr zweckmäßig ist die am Oberteil der Windschutzscheibe angeordnete Lüftung der DKW-Wagen; gut sind auch Drehflügel in Seitenscheiben. Heizung ist bei Personenwagen durch Anwärmung von Frischluft durch Motorabwärme leicht möglich. Bei Omnibussen wendet man kompliziertere Lösungen an. Der KdF-Wagen mit Heckmotor hat eine Warmluftheizung. Vorteilhaft ist es, Warmluft auch zur Beheizung der Windschutzscheibe zu benutzen, um bei nassem und kaltem Wetter Beschlagen und Vereisen selbsttätig zu verhindern.

Aufs engste mit der Windschlüpfigkeit des Fahrzeuges hängt die Wahl der Motorgröße zusammen. Die oben gegebenen Zahlen zeigen ja, wie für das gleiche Fahrzeug und gleiche Tempo zwei Drittel der Motorleistung durch bessere Formung erspart werden können. Entsprechend wird die Übersetzungsfrage immer wichtiger, weil auf der Reichsautobahn auch schwache Gegen- und Rückwinde recht erheblichen Steigungen und Gefällen entsprechen, andererseits im Interesse niedrigen Verbrauches und guter Motorschonung eine möglichst niedrige Übersetzung (kleinste Anzahl von Motorumdrehungen je 100 km) anzustreben ist. Hieraus ergibt sich die Forderung nach einem sogenannten „Autobahngang", ganz allgemein aber nach einer möglichst feinen Abstufungsmöglichkeit des Übersetzungsverhältnisses im niedrigen Übersetzungsbereich. Die Wege dazu sind durch selbsttätig oder von Hand zu schaltende Zusatzgetriebe (Maybach- und Planeten-Schnellgänge), sowie durch die zahnradarmen Vielganggetriebe von Maybach und Zahnradfabrik Friedrichshafen gebahnt. Aus gleichem Grunde hat auch der Volkswagen nicht weniger als 4 Vorwärtsgänge. Ganz besonders wichtig ist diese Frage für Omnibusse und Lastzüge mit schweren Anhängern, weil diese Fahrzeuge „bergfaul" sind und vor der Frage stehen, wie weit größere Motoren, feiner abstufbare Getriebe oder Aufladegebläse die günstigste Entwicklung bringen.

Ganz besonders notwendig sind irgendwelche derartige Behelfe auch zum Überholen auf der Reichsautobahn. Bei hohen Fahrgeschwindigkeiten haben fast alle Fahrzeuge heute — gar im „Autobahngang" — nur sehr geringe Beschleunigungen, so daß die Überholwege auf der Reichsautobahn ungemein groß und die Überholzeiten entsprechend lang werden. Das bringt auf der Reichsautobahn mit ihrem Einbahnverkehr im Gegensatz zur Reichsstraße zwar nicht gerade Gefahren, sondern nur Unbequemlichkeiten, wird aber bei zunehmender Verdichtung des Reichsautobahnverkehrs zwangsläufig zu irgendwelchen Mitteln führen, das Beschleunigungsvermögen aller Fahrzeugarten in der Nähe ihrer Reichsautobahn-Geschwindigkeiten zu erhöhen.

Die Federung unterliegt auf der planebenen Fahrbahn der Reichsautobahn nur sehr geringen Beanspruchungen. Gerade deswegen kommt man zu Verfeinerungen von Federn und Stoßdämpfern, ganz entsprechend wie bei der Steuerung, wo solche Steuerungsarten, bei denen für Geradeausfahrt die gleiche Bewegung des Steuerrades einen viel kleineren Einschlagwinkel bedeutet als bei größerem Einschlag, zunehmend in Aufnahme kommen.

Entsprechend der durch die Reichsautobahnen veranlaßten Entwicklung des Kraftverkehrs auch zum Fernreiseverkehr wird der Geräumigkeit der Personenwagen, ihrem Gepäckfassungsvermögen und der Bequemlichkeit der Sitzgelegenheiten zunehmend Aufmerksamkeit geschenkt. Man hat begriffen, daß die Erkenntnis von der Bedeutung der Windschlüpfigkeit nicht dazu dienen darf, der Menschheit irgendwelche unerfreulichen und unbequemen Aufbauformen aufzuzwingen, sondern daß sie umgekehrt, zumal bei voller Ausnutzung der Spurbreite, geradezu erstaunliche Geräumigkeit zu liefern vermag, wenn man nicht vom Luftwiderstandsfaktor, sondern von den Bedürfnissen der Fahrgäste als Grundlage ausgeht.

Das Gewicht eines Fahrzeuges spielt für den gewöhnlichen Straßenverkehr eine größere Rolle als für den Reichsautobahnverkehr, weil auf der Reichsautobahn ja der gewichtsabhängige Beschleunigungsaufwand praktisch wegfällt. Trotzdem zwingt auch die Reichsautobahn zum Leichtbau, schon weil ein leichteres Fahrzeug kleinere Walkverluste hat, also für gleiches Tempo weniger Pferdestärken benötigt. Entsprechend findet der Leichtbau in allen seinen mannigfaltigen Entwicklungsrichtungen (Leichtmetall, Stahl, Kunstharz usw.) auch vom Reichsautobahnstandpunkt aus größte Beachtung. Neben dem Gesamtgewicht ist auch die Gewichtsverteilung auf die beiden Achsen von größter Bedeutung, und zwar besonders für die Straßenlage eines Fahrzeuges. Auch hier ist die Entwicklung im Gang.

Der wundeste Punkt bei der Autobahnfestigkeit der Fahrzeuge war die Schmierung. Öltemperaturen im Sumpf über 100° sind für die meisten Motoren und Öle*) unerträglich, wie sich zunächst an dem durch Abrieb entstehenden, rasch ansteigenden Aschegehalt des Öles, dann durch Auslaufen

*) Vgl. Vergleichsfahrten; viele Aufsätze in der „Straße" und an anderer Stelle, sowie das Sonderheft 10 der Schriftenreihe der „Straße": Die Wirtschaftlichkeit von Autobahnen.

**) Vgl. den Vortrag von Professor Kamm: Tagungsbericht von der Mitgliederversammlung in Salzburg am 29. 4. 1938. Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, Berlin NW 7.

*) Besonders Öle mit niedrigem „Viskositätsindex".

von Lagern zeigt. Ölsumpftemperaturen weit über 100° kamen aber bei recht vielen Motoren vor und kommen gelegentlich heute noch vor. Die Öltemperatur ist praktisch unabhängig davon, ob viel oder wenig Öl im Ölsumpf ist, ist nicht sehr empfindlich auf die Außentemperatur, aber ungemein empfindlich auf Rückenwind, Gegenwind und Regen. Entsprechend ist ein zuverlässiges, sachgemäß angeordnetes und auf richtiges Anzeigen durch Vergleich mit der unmittelbar gemessenen Öltemperatur beim Ölwechsel geprüftes Fernthermometer sehr empfehlenswert, weil man dann seine Fahrgeschwindigkeit auf der Reichsautobahn nach der Anzeige des Öltherm ometers (< 100° C) einrichten kann. Diese Verhältnisse erklären, warum Motoren mit Gemischschmierung (Zweitakter) von vornherein so reichsautobahnfest waren.

Zur Herabsetzung der Öltemperatur gibt es zahlreiche Mittel. Der KdF-Wagen z. B. hat einen besonderen Ölkühler, ebenso viele Sport- und Rennwagen. Manche Fahrzeuge benutzen mit bestem Erfolg Kurbelgehäusewannen aus dem gut wärmeleitenden Elektronmetall (so auch der KdF-Wagen). Innenverrippung und Sauberkeit außen sind von günstigem Einfluß. Wesentlich ist zudem eine solche Konstruktion des Motors, daß das Öl möglichst wenig zur Kühlung, sondern nur zur Schmierung herangezogen wird. Es gibt in diesem Zusammenhang ausgesprochen ölkalte und ausgesprochen ölheiße Motoren. Ferner ist wichtig, daß bei hoher Drehzahl der von der zwangsläufig angetriebenen Zahnradpumpe geförderte Ölüberschuß durch ein genügend großes und mit genügend weiter Kurzschlußbohrung versehenes Überdruckventil abfließen kann, und daß im Kurbelgehäuse selbst Maßnahmen getroffen sind, die einer übermäßigen Zerstäubung des Öls Einhalt tun und es rasch zum Sumpf abführen. Damit verschwindet auch der bei manchen Motoren bei hoher Drehzahl überhohe Ölverbrauch, der sich durch die auf den Reichsautobahnen sichtbare „schwarze Spur" erkennbar macht. Zur Erleichterung der Wellenabdichtung gegen Ölaustritt empfiehlt sich die Herstellung eines Unterdruckes im Kurbelgehäuse. Angewendet wird auch eine Durchlüftung des Kurbelgehäuses. Fernziel ist die dosierende Frischölschmierung, bei welcher das Öl stets frisch und kühl an die Gleit- oder Lagerstelle kommt und nur mehr der Schmierung, nicht mehr der Wärmeübertragung dient.

In diesem Zusammenhang mag interessieren, daß die neuen heimischen Lagermetalle, zum Beispiel auch diejenigen auf Leichtmetallgrundlage, sich den hohen Anforderungen des Reichsautobahnbetriebes gut gewachsen zeigten. Gewisse Schwierigkeiten, nicht nur auf der Reichsautobahn, sondern überhaupt, macht die Schmierung der Getriebe. Für die Wellenabdichtung der zur Vermeidung von durch Erwärmung entstehendem Überdruck innen durch Ventil mit der Außenluft verbundenen Getriebe hat wiederum Buna erhebliche Fortschritte gebracht. Die Schmierung der Getriebe wird um so schwieriger, je vollkommener und genauer die Zahnräder hergestellt werden. Es tritt ein der Kavitation ähnliches Herausreißen von Oberflächenteilen, das sogenannte „pitting" ein, dem man durch korrodierende Sonderschmiermittel, bei denen die Korrosionsschicht als Schmierfilmersatz metallische Berührung verhindert, beizukommen versucht. Möglicherweise liegt die Lösung aber umgekehrt in der Vermeidung der kraftfressenden Sumpfschmierung durch Umlaufschmierung mit dünnflüssigem Mineralöl, wie die Zahnradfabrik Friedrichshafen dies neuerdings verwirklicht hat.

Die Kühlung macht auf den Reichsautobahnen nur insofern Schwierigkeiten, als die Maschinen leicht zu kalt werden, wodurch Ricardo-Korrosion eintritt. Thermostaten sowohl bei luftgekühlten wie bei wassergekühlten Motoren, welche eine Unterschreitung des Taupunktes von ungefähr 70° im Zylinderinnern verhindern und nach Kaltstart rasches Aufwärmen sichern, sind das Hilfsmittel gegen Überkühlung. Auch von Hand oder durch Bimetall betätigte Kühlerjalousien werden viel benutzt. Die Gefrierschutzfrage für den Winter ist längst gelöst.

Beim Kraftstoff ist die wichtige Tatsache zu erwähnen, daß durch Verordnung des Reichsverkehrsministers künftig alle deutschen Motoren (mit verschwindenden Ausnahmen) die Motorklopfziffer O.Z. 74 haben werden, mithin „benzinfest" sind. Da auf der Reichsautobahn gleichmäßige und selten volle Motorbelastung vorliegt, werden dadurch die Reichsautobahn-Betriebskosten verringert, weil der Anreiz für die Benutzung des teureren und nicht verhältig ausgiebigeren Gemisches in Wegfall kommt.

Von Störungen auf dem Kraftstoffgebiete gab es auf der Reichsautobahn eigentlich nur ungenügenden Zufluß durch Verstopfungen, welche durch bessere Entwicklung der Seiher (z. B. Spaltfilter) beseitigt sind, und Dampfblasenstörung, welche durch entsprechende Maßnahmen sowohl der Kraftstoffwerke wie der Fahrzeugbauer praktisch verschwand. Das vielbeklagte schwarze Qualmen von Dieselzügen auf der Reichsautobahn hat nichts mit dem Kraftstoff und selten etwas mit der Motorbauart zu tun. Es handelt sich um eine schlechte Gewohnheit der Dieselzugführer, welche durch vorschriftswidrige Verstellung der Einspritzpumpe eine belanglos kleine Mehrleistung mit diesem verkehrsstörenden Qualmen und einem ganz unnötigen Mehrverbrauch bezahlen. Der Reichskraftwagen-Betriebsverband geht durch seine technischen Kontrolleure gegen diese Unsitte bereits vor.

Reichsautobahnregler und Reichsautobahnsparer, von denen der erste das selbsttätige sparsame Fahren mit bestimmter Reisegeschwindigkeit, der andere nach dem Vorbild des Flugwesens erhebliche Kraftstoffersparnis durch Verzicht auf Elastizität ermöglicht, befinden sich in den ersten Anfängen der Entwicklung.

Für die Bereifung, die ursprünglich auf den Reichsautobahnen Schwierigkeiten machte, hat man die Erfahrung benutzt, daß größere Reifenausmaße niedrigere Reifentemperaturen und damit geringen Reifenverbrauch selbst bei hoher Fahrgeschwindigkeit bringen. Da die Reifenarbeitsverluste sehr erheblich sind, so wird man nach Kamm wahrscheinlich wieder zu höheren Reifendrucken zurückkehren und der Wagenfederung wieder ein größeres Teil der Federungsarbeit zuschieben. Dadurch werden selbsttätig die Reifen auch kühler, weil die Wärmeentwicklung ja der aufgenommenen Arbeit verhältig gleich ist. Im übrigen sind unsere Reifen, besonders natürlich die Buna-Reifen, temperaturfester geworden.

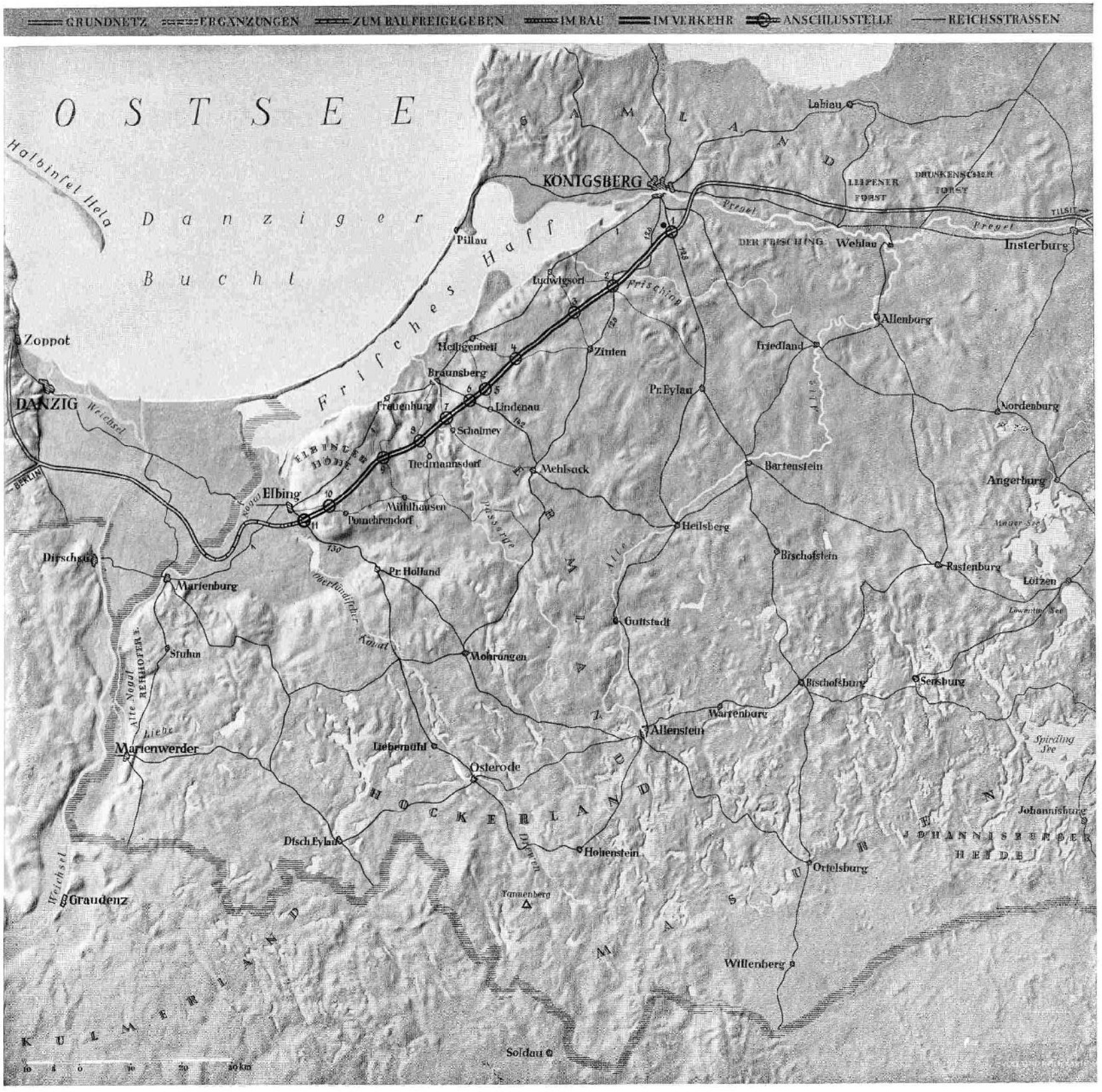
Für die Laufruhe der Reifen hat sich genaues (statisches) Auswuchten als ungemein wichtig herausgestellt, für die Vermeidung fräserartiger Abnutzungserscheinungen die Benutzung ruhig geformter Profile und sorgfältige Wartung der Stoßdämpfer.

Bessere Sicht ist auf der Reichsautobahn wegen der dort üblichen hohen Fahrgeschwindigkeiten nötig. Verkleinerung der vorderen Seitenpfosten des Aufbaues ist stellenweise bereits eingetreten. Gegen Beschlagen und Vereisen helfen Warmluft (vom Motor oder durch besonderen Heizventilator), elektrische Heizscheiben, bei Seitenscheiben auch aufgeklebte Cellophanblätter („Klarscheiben"-Blätter). Der Wischer hat vielfach einen stärkeren Motor oder mechanischen Antrieb erhalten, um den stärkeren Anforderungen durch Wind, Regen und Schnee auf der Reichsautobahn ausreichend entsprechen zu können. Der Rückspiegel befindet sich in erfreulicher, aber auch dringend notwendiger Entwicklung, weil der Reichsautobahn-Fahrer beim Überholen ja dafür verantwortlich ist, hinter ihm liegenden Schnellverkehr nicht zu behindern. Die Reichsautobahnfestigkeit der Winker hat noch keine befriedigenden Fortschritte gemacht, es sei denn, daß die viel benützte Anordnung in den Mittelbalken statt an den Vorderpfosten die Reichsautobahn-Sicherheit der Winker erhöht hat.

Für die Beleuchtung der Fahrbahn des Nachts hat man Breitstrahler und andere besondere Autobahnleuchten entwickelt. Welches tatsächlich die günstigste Lichtverteilung vor dem Fahrzeug ist, steht aber noch nicht fest. Um der größten Verkehrsgefahr der Reichsautobahn, dem Aufbrummen auf ein langsameres oder stehendes Fahrzeug zu begegnen, hat die neue Straßenverkehrsordnung zwei getrennt abgesicherte Rücklichter und außerdem noch einen Rückstrahler vorgeschrieben.

Im Kraftfahrbau hat demnach die Tatsache der Reichsautobahnen inzwischen zu mannigfaltigen Folgen und Anstrengungen geführt, um den gewaltigen Vorsprung, den der Straßenbau in der Reichsautobahn gewonnen hat, wieder einzuholen.

Anschlußstellen: 1 Königsberg, 2 Kreuzburg, 3 Zinten, 4 Heiligenbeil Ost, 5 Heiligenbeil West, 6 Braunsberg, 7 Schalmey, 8 Tiedmannsdorf, 9 Frauenburg, 10 Pomehrendorf, 11 Elbing Ost



Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

Anschlußstellen: 1 Frankfurt a. d. Oder West, 2 Dehm-See, 3 Fürstenwalde, 4 Storkow, 5 Friedersdorf, 6 Frankfurter Dreieck, 7 Oberschöneweide/Grünheide, 8 Lichtenberg Süd/Müncheberg, 9 Lichtenberg Nord/Altlandsberg, 10 Weißensee/Werneuchen, 11 Stettiner Dreieck, 12 Weißensee/Bernau Süd, 13 Bernau, 14 Lanke, 15 Eberswalde, 16 Werbellinsee, 17 Joachimstal, 18 Pfingstberg, 19 Gramzow, 20 Schmölln, 21 Storkow, 22 Stettin Süd 23 Sydowsaue, 24 Altdamm, 25 Bäderstraße/Hornskrug, 26 Werder/Groß-Kreutz, 27 Brandenburger Dreieck, 28 Glindow/Klaistow, 29 Potsdam/Beelitz, 30 Löwenbruch, 31 Dahlewitz, 32 Lehnin, 33 Brandenburg

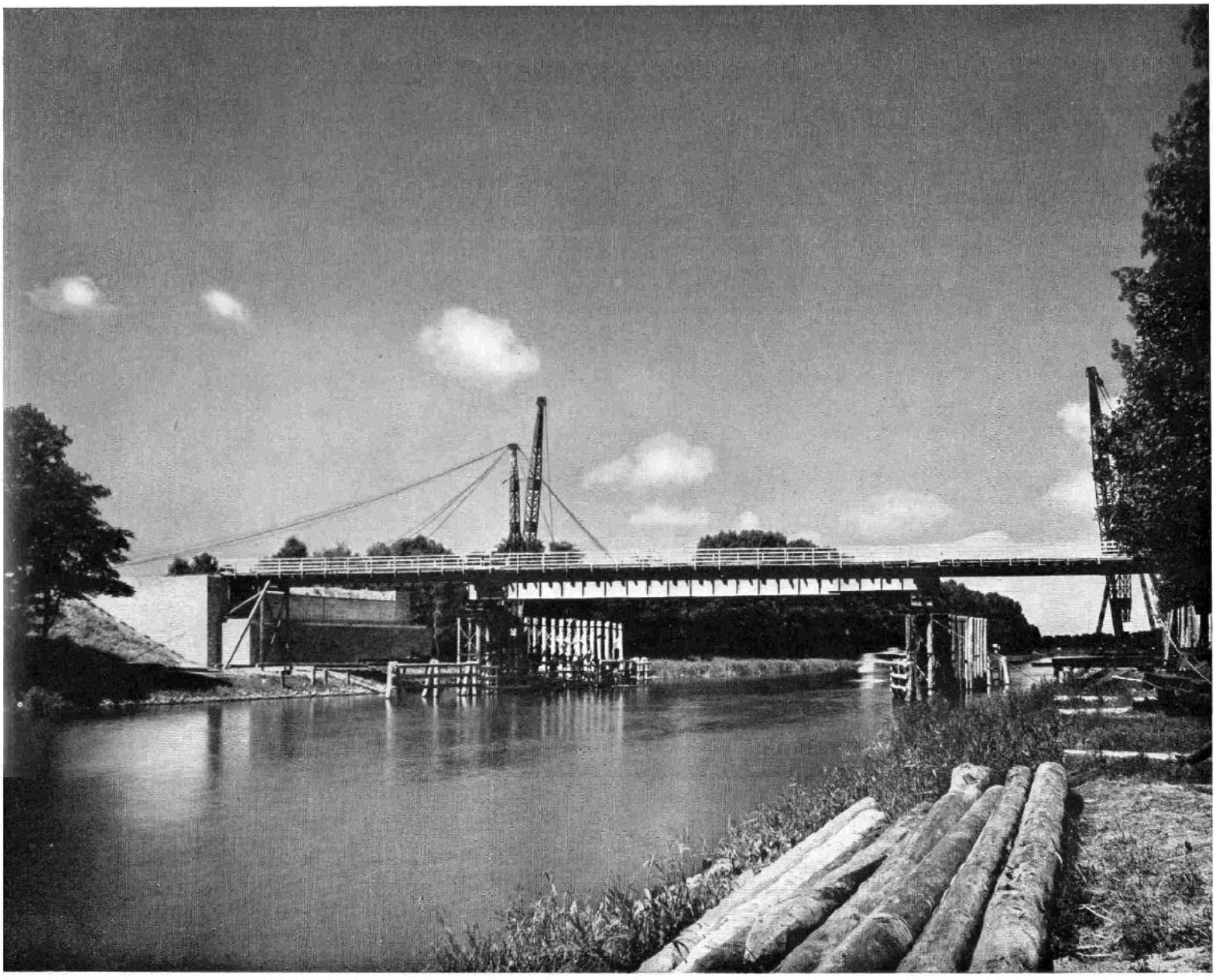
GRUNDNETZ — ERGÄNZUNGEN — ZUM BAU FREIGEGEBEN — IM BAU — IM VERKEHR — ANSCHLUSSSTELLE — REICHSSTRASSEN

Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

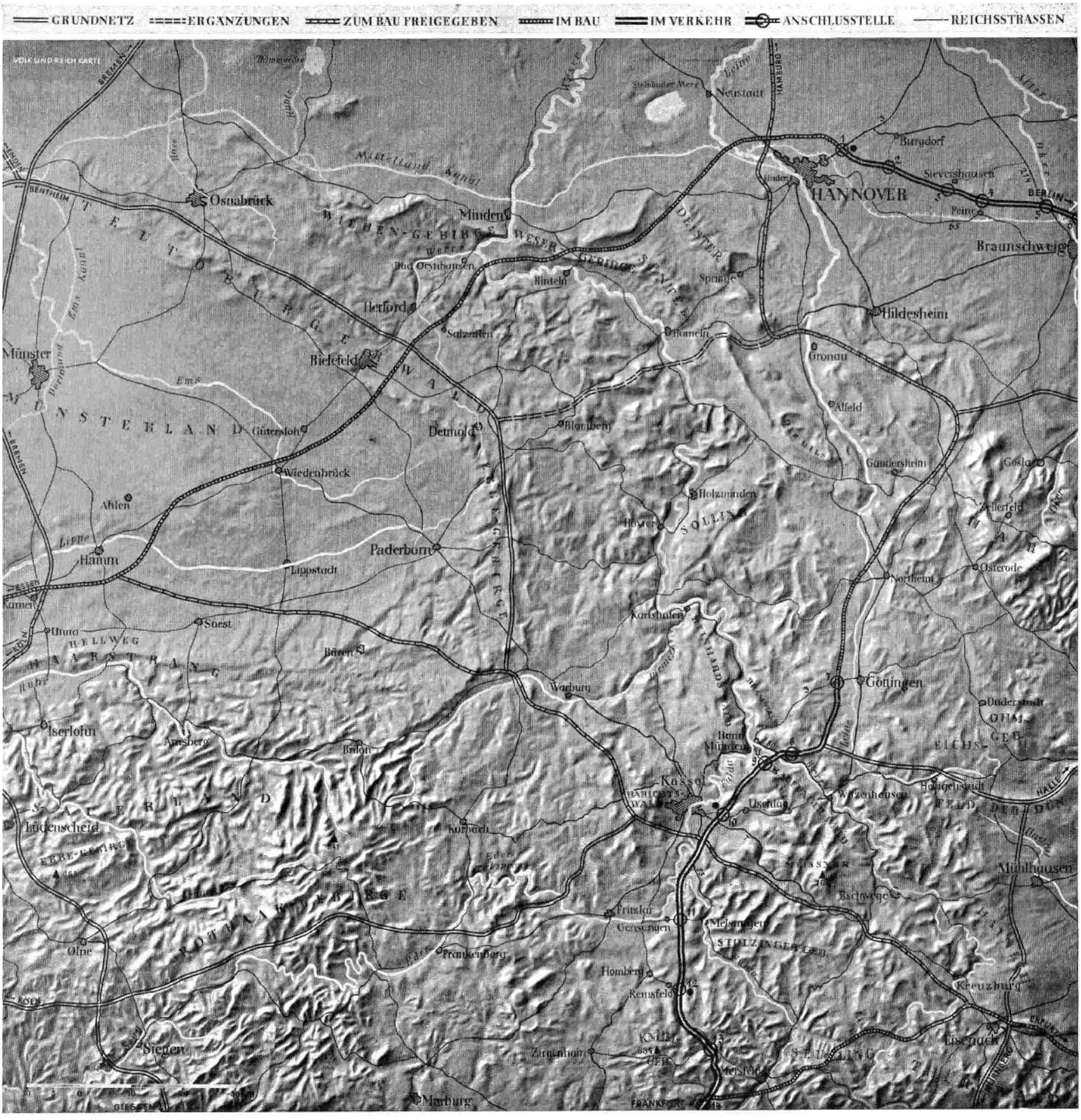
An der Südtangente des Berliner Ringes. Die Südtangente wurde am 13. August 1938 für den Verkehr freigegeben.

Havelbrücke an der Westtangente des Berliner Ringes. Die Gesamtlänge der Brücke beträgt 704 m.
Der durchlaufende Flachträger überbrückt das Haveltal auf 10 Pfeilern.

Brücke über den Sakrow-Paretzer Kanal an der Westtangente des Berliner Ringes

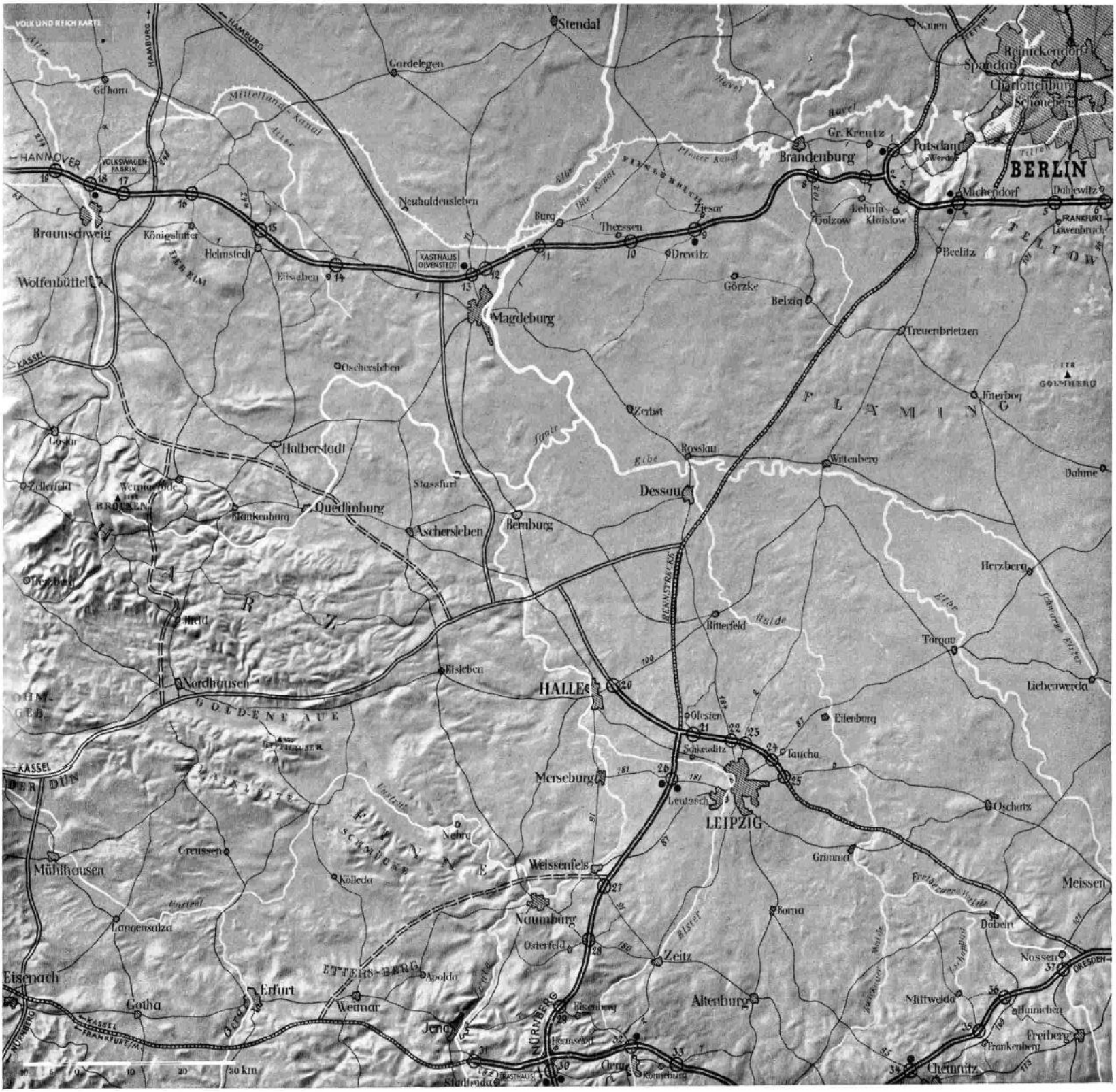


Anschlußstellen: 1 Hannover Ost, 2 Lehrte, 3 Hämelerwald, 4 Peine, 5 Braunschweig West, 6 Braunschweig Nord, 7 Göttingen, 8 Werratal, 9 Hann.-Münden, 19 Kassel Ost, 11 Melsungen, 12 Homberg/Efze, 13 Knüll, 14 Aulatal



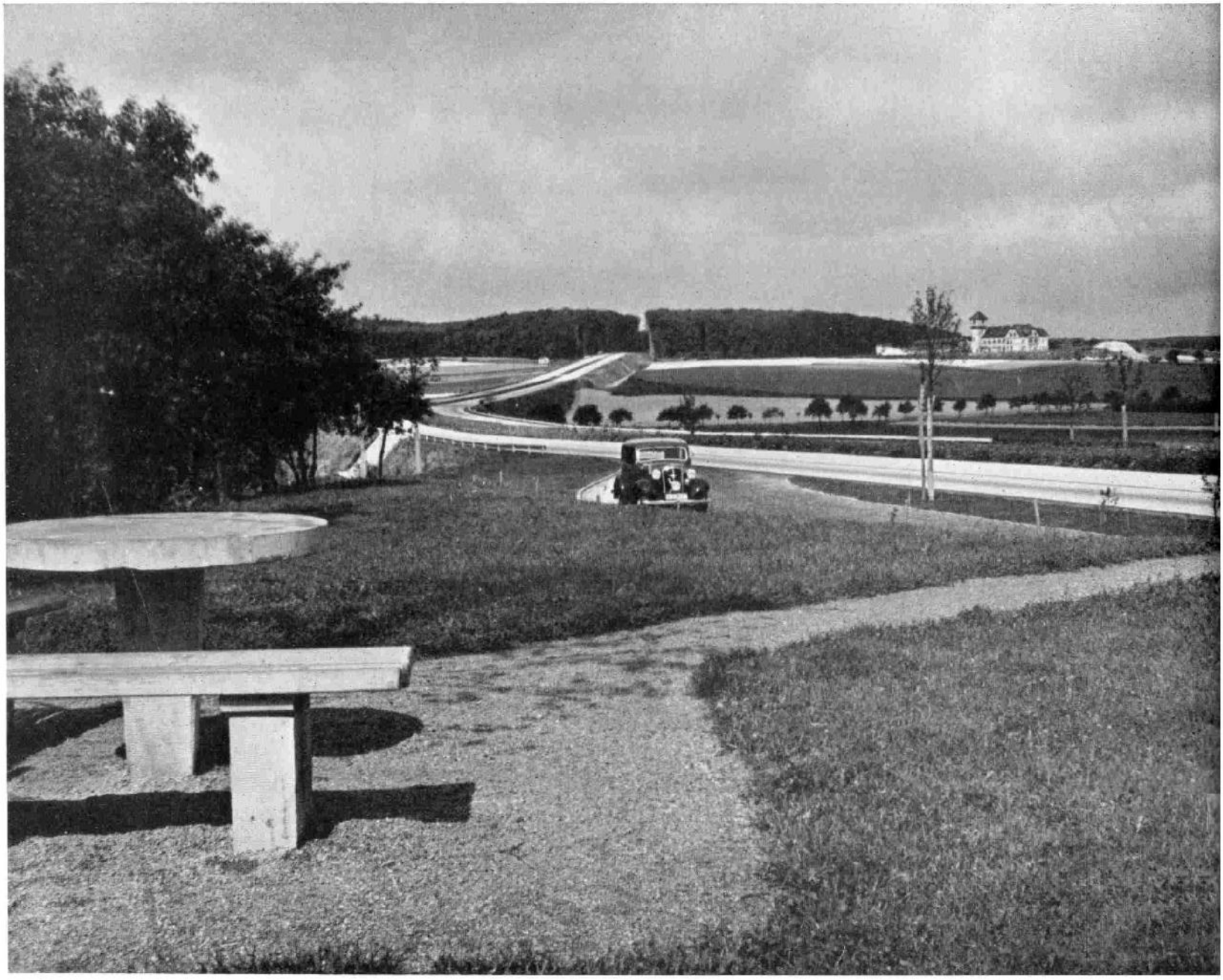
Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

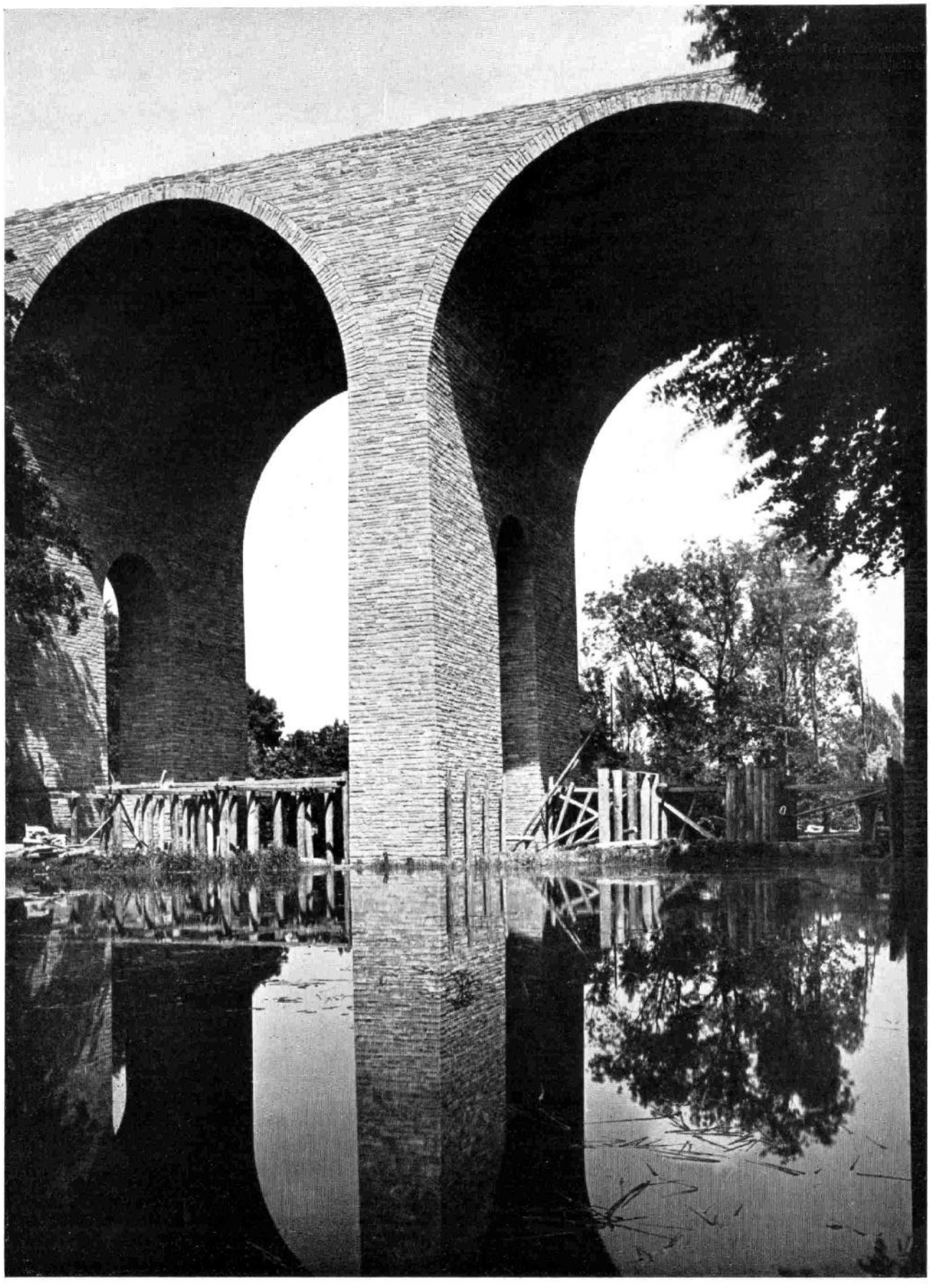
Anschlußstellen: 1 Werder/Groß-Kreutz, 2 Brandenburger Dreieck, 3 Glindow/Klaistow, 4 Potsdam-Beelitz, 5 Löwenbruch, 6 Dahlewitz, 7 Lehnin, 8 Brandenburg, 9 Ziesar, 10 Theesen, 11 Burg, 12 Magdeburg Industriegelände, 13 Magdeburg-Barleben, 14 Eilsleben, 15 Helmstedt, 16 Königslutter, 17 Braunschweig Ost, 18 Braunschweig West, 19 Peine, 20 Halle/Peißen, 21 Flughafen Halle/Leipzig, 22 Leipzig/Wiederitzsch, 23 Leipzig/Dübener Straße, 24 Leipzig/Heiterblick, 25 Leipzig/Engelsdorf, 26 Leipzig/Merseburg, 27 Weißenfels, 28 Naumburg/Osterfeld, 29 Eisenberg, 30 Hermsdorf, 31 Jena, 32 Gera, 33 Ronneburg, 34 Chemnitz, 35 Frankenberg, 36 Hainichen, 37 Nossen/Siebenlehn



Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

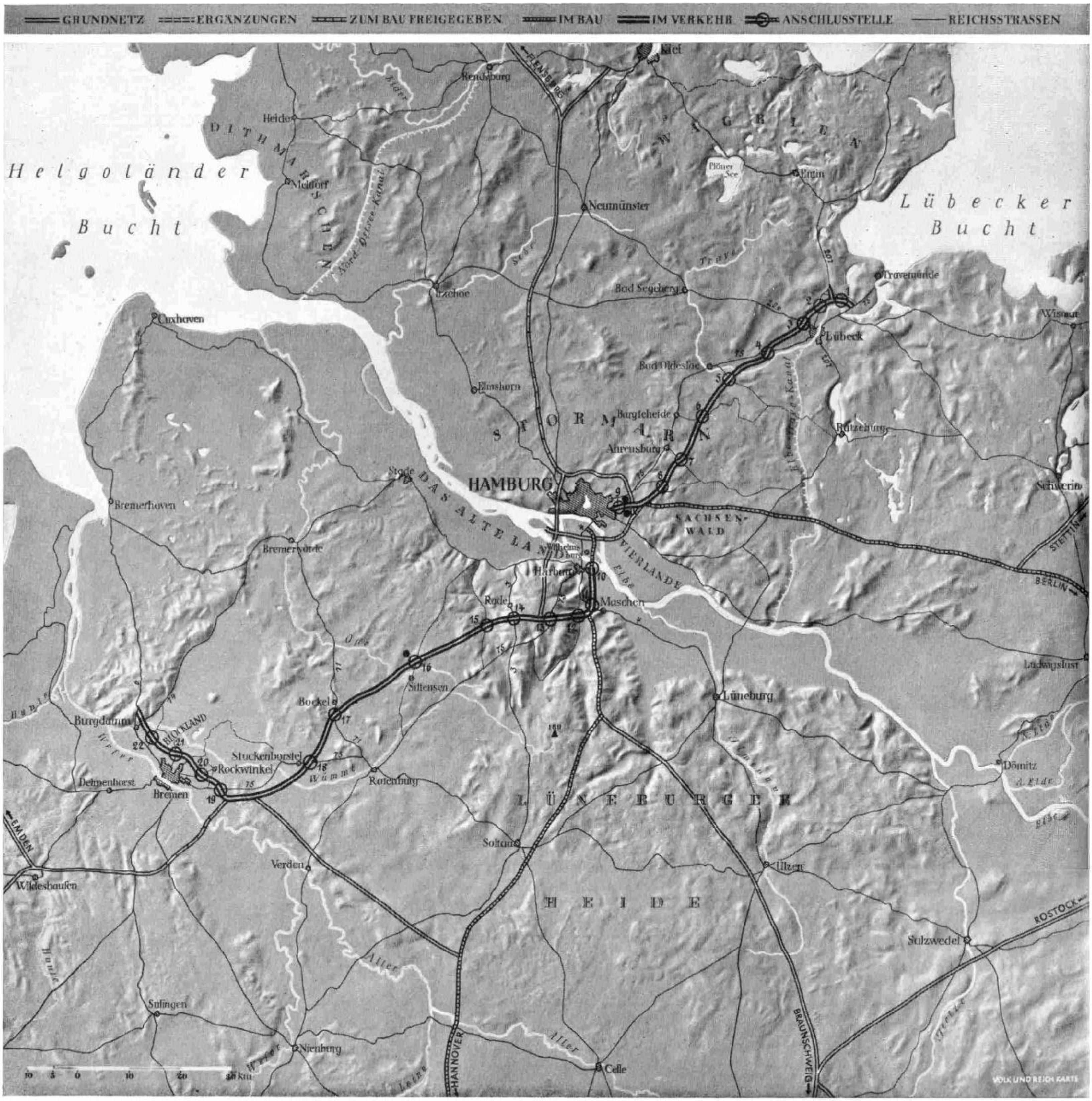
Rastplatz am Steilufer des Allertales bei Alleringersleben an der Reichsautobahn Magdeburg—Hannover





Pfeiler der Talbrücke an der Arensburg im Wesergebirge. Großartiger Einklang von Form und Baustoff

Anschlußstellen: 1 Travemünde, 2 Bad Schwartau, 3 Lübeck, 4 Reinfeld, 5 Bad Oldesloe, 6 Stormarn, 7 Ahrensburg, 8 Stapelfeld, 9 Hamburg/Horn, 10 Harburg, 11 Maschen, 12 Hittfeld, 13 Dibbersen, 14 Rade, 15 Hollenstedt, 16 Sittensen, 17 Bockel, 18 Stuckenborstel, 19 Bremen-Ost, 20 Bremen-Mitte, 21 Bremen-Industriehafen, 22 Lesum

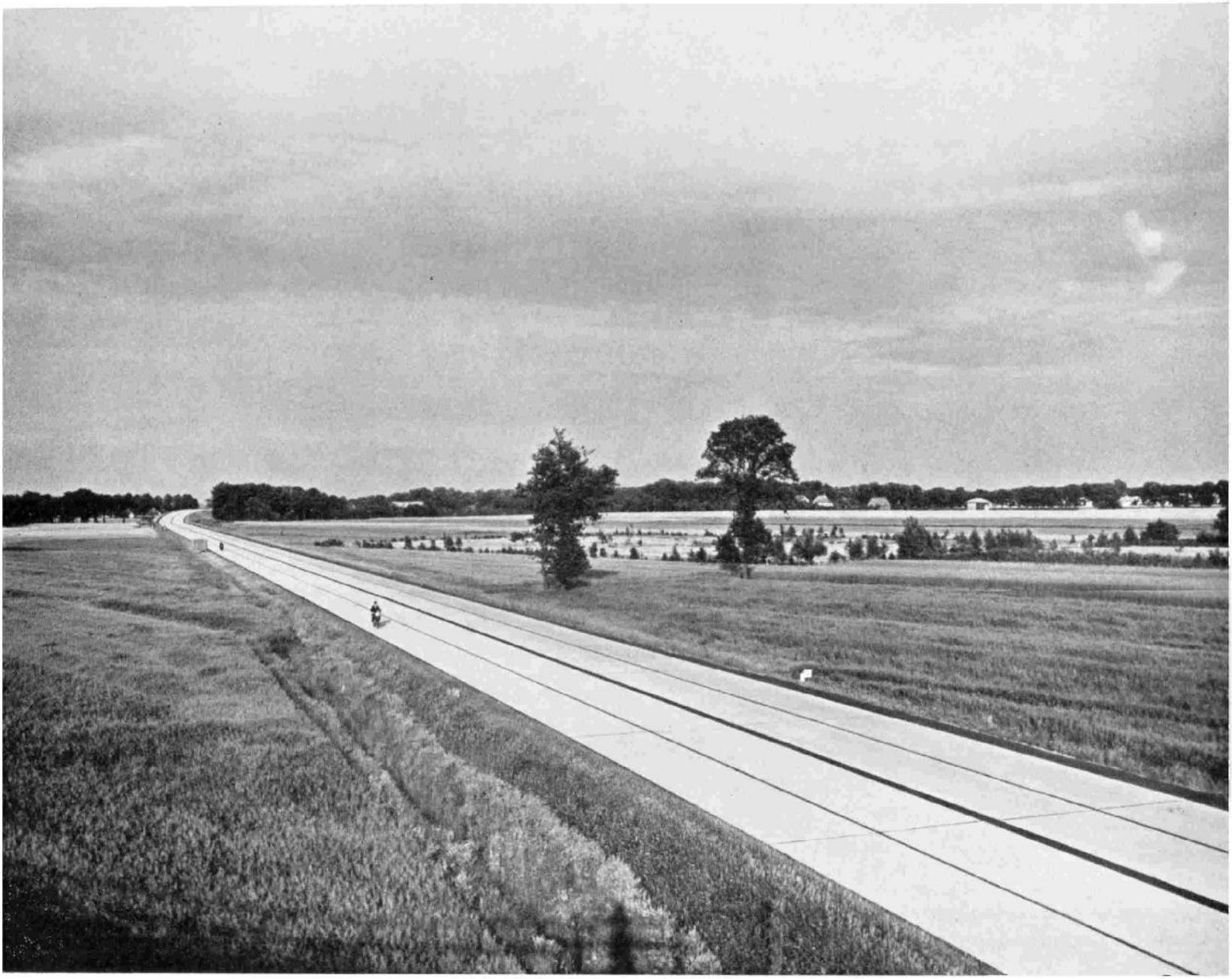


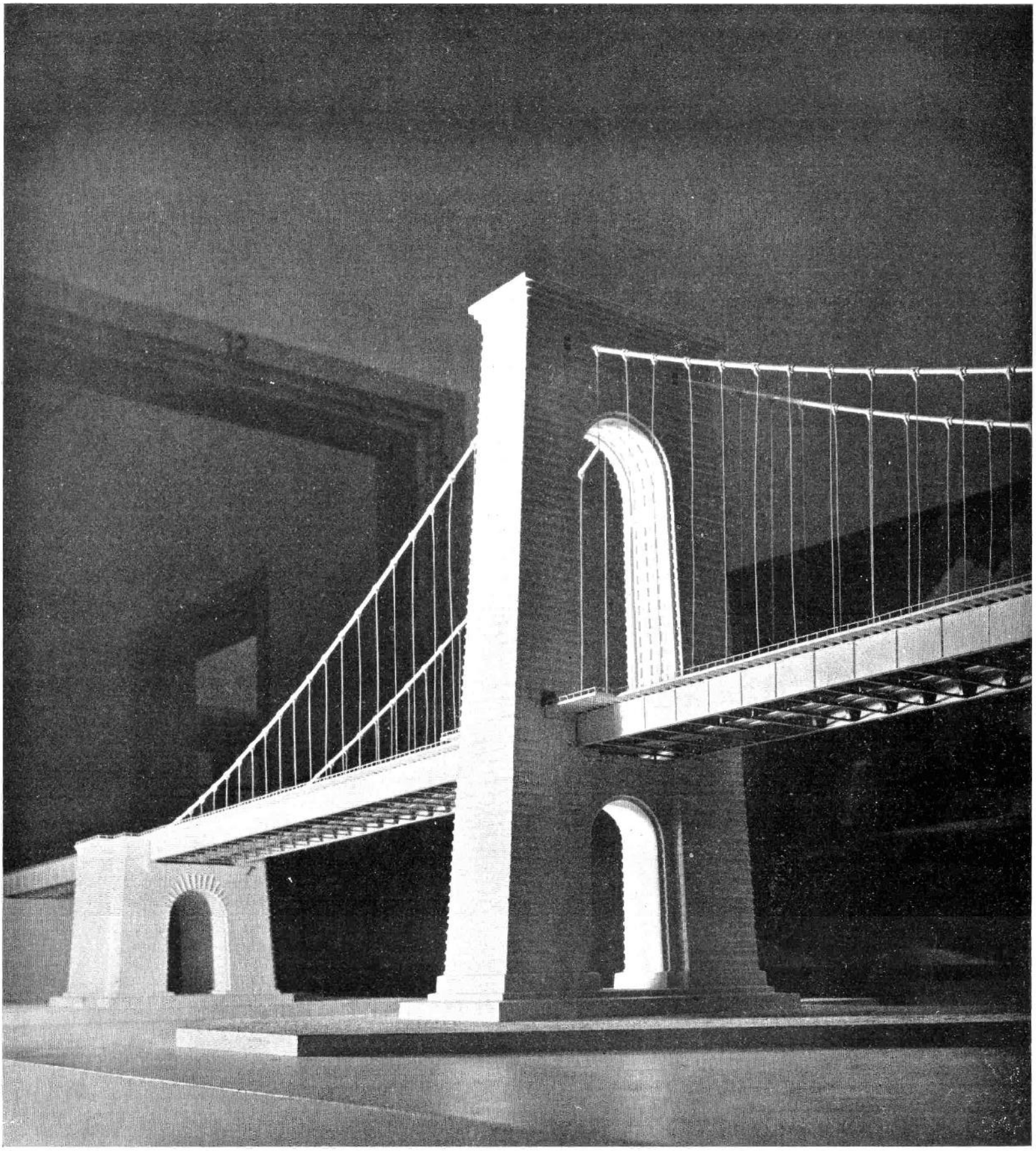
Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

Anschlußstelle Lübeck mit Tankstelle auf beiden Seiten

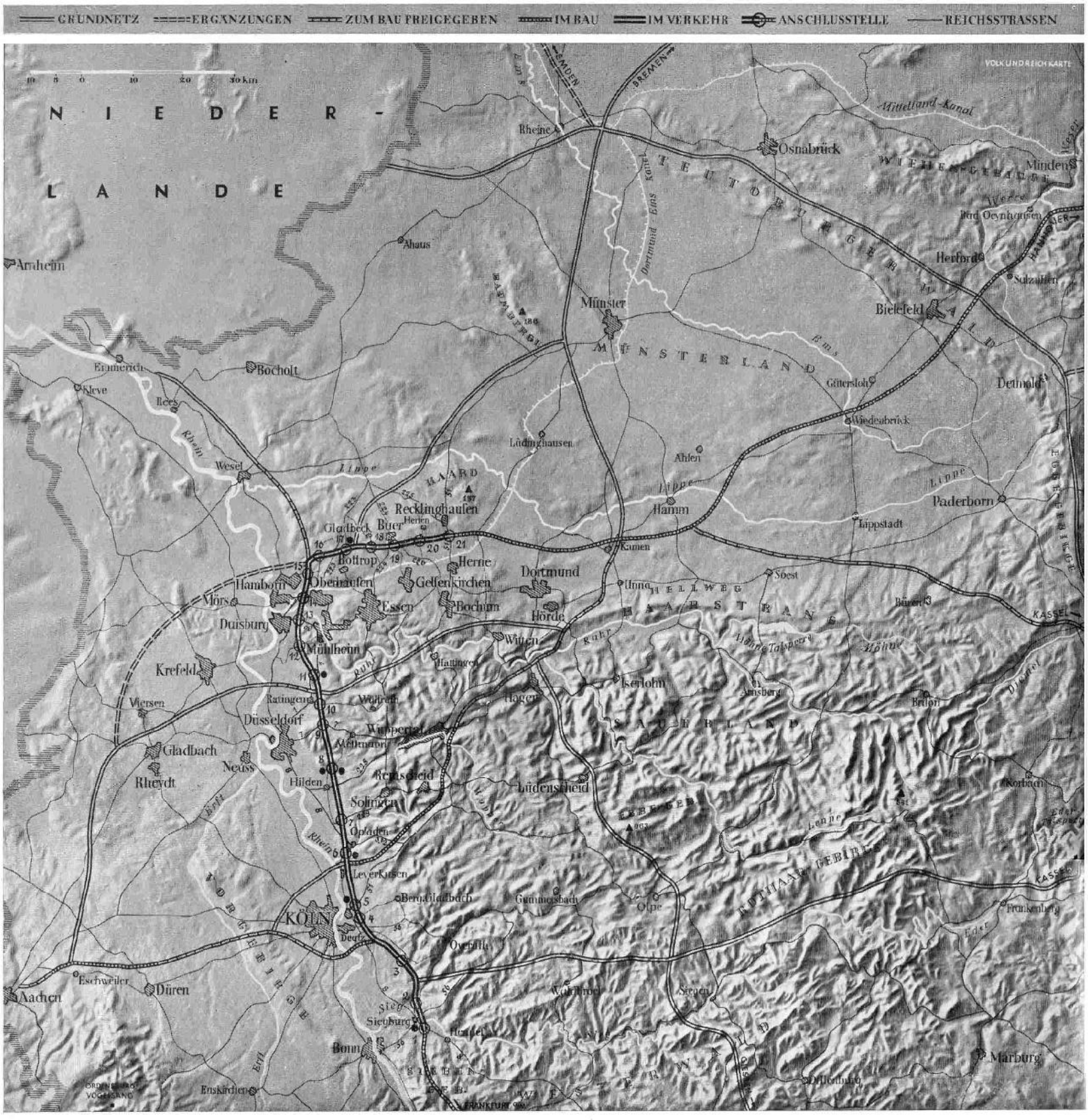
Modell eines Pfeilers der Hamburger Hochbrücke über die Elbe

In der Wallheckenlandschaft zwischen Lübeck und Hamburg bei Ahrensburg





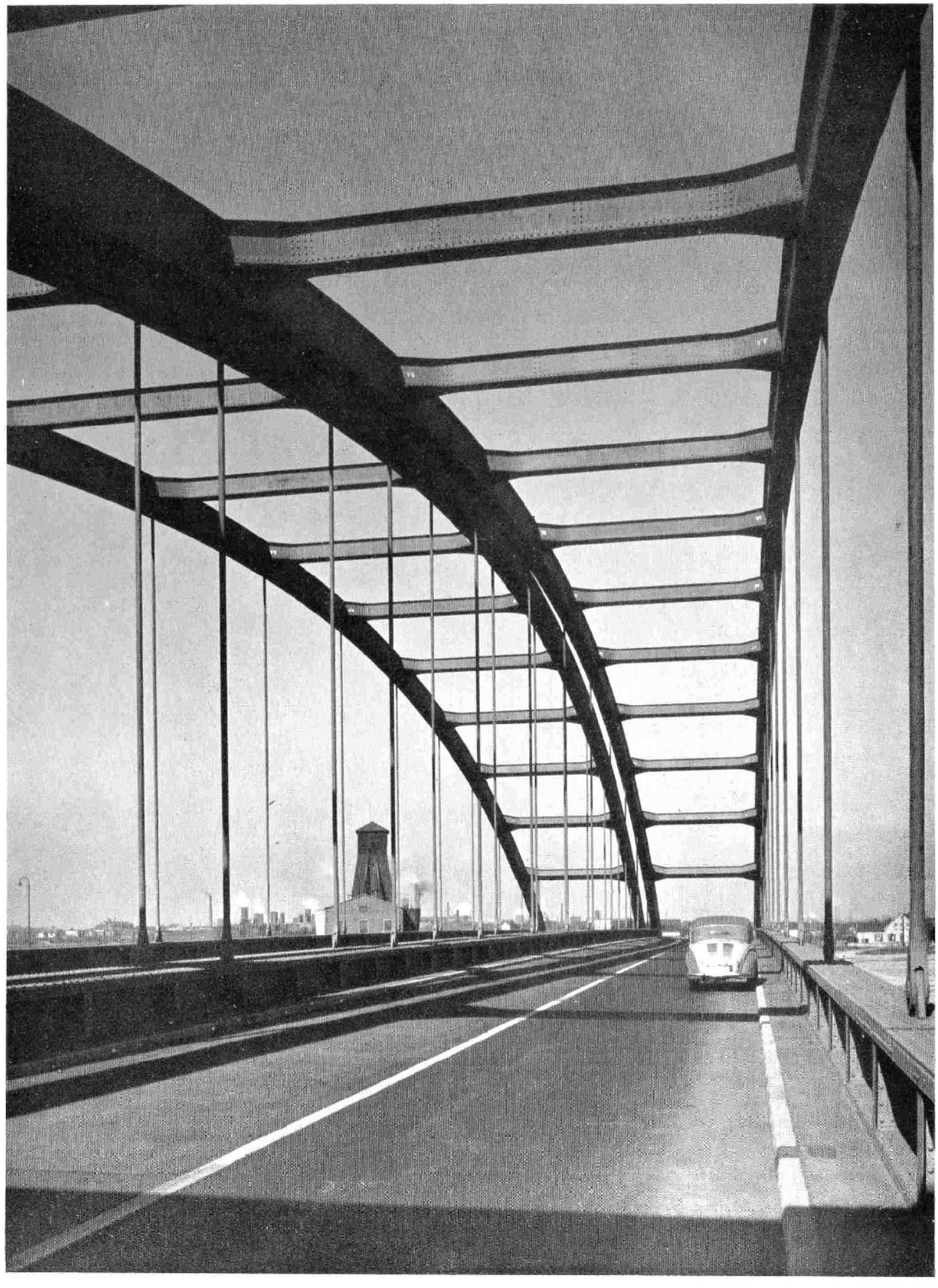
Anschlußstellen: 1 Siegburg—Hennef, 2 Siegburg—Troisdorf, 3 Köln—Königsforst, 4 Köln-Delbrück, 5 Köln—Mühlheim, 6 Opladen, 7 Langenfeld-Solingen, 8 Düsseldorf Süd, 9 Düsseldorf—Mettmann, 10 Ratingen-Wülfrath, 11 Düsseldorf Nord, 12 Duisburg/Wedau, 13 Duisburg/Kaiserberg, 14 Oberhausen, 15 Oberhausen/Sterkrade, 16 Oberhausen Nord, 17 Bottrop, 18 Gladbeck/Essen, 19 Gelsenkirchen, 20 Wanne-Eickel, 21 Recklinghausen-Herne



Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

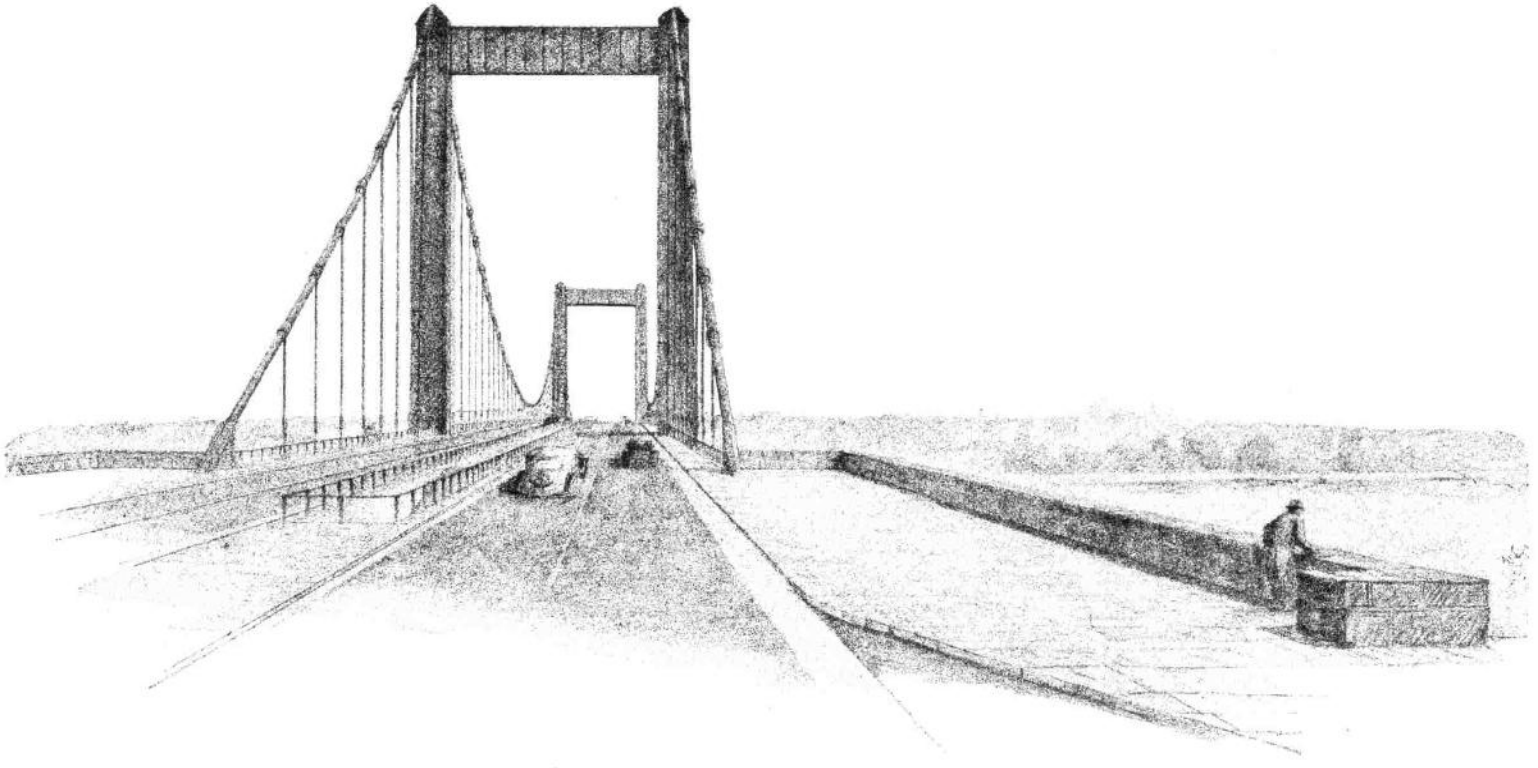
Brücke über die Lippe zwischen Hamm und Beckum an der Reichsautobahn Hannover—Ruhrgebiet

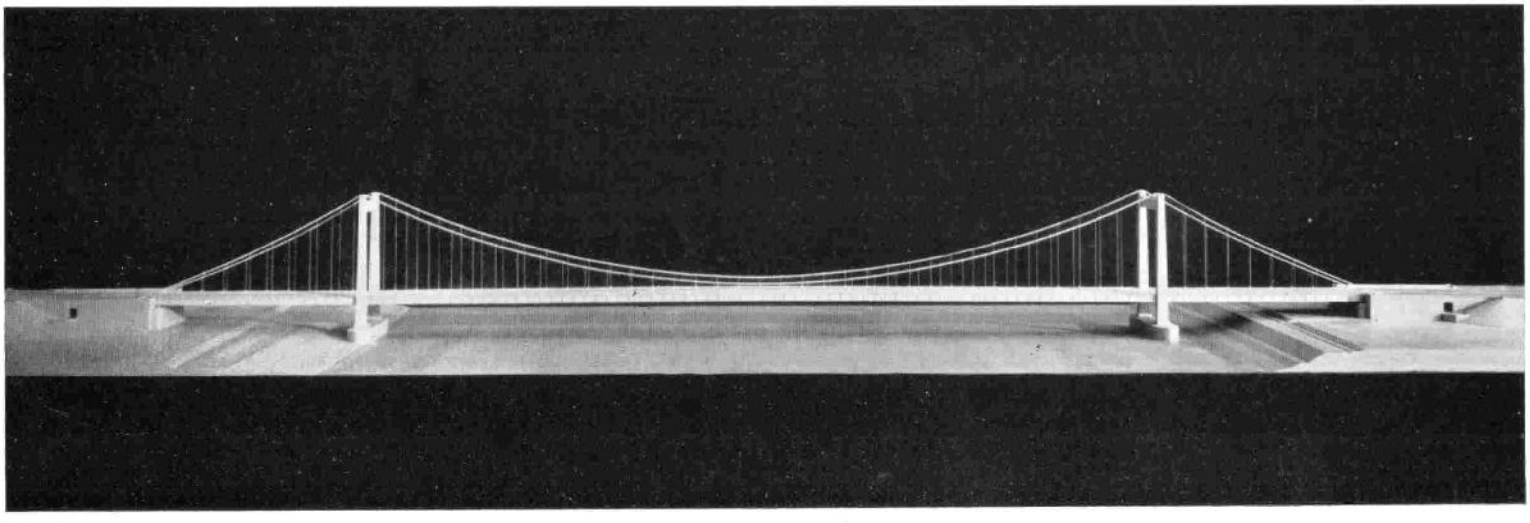
Brücke über den Rhein-Herne-Kanal in Oberhausen



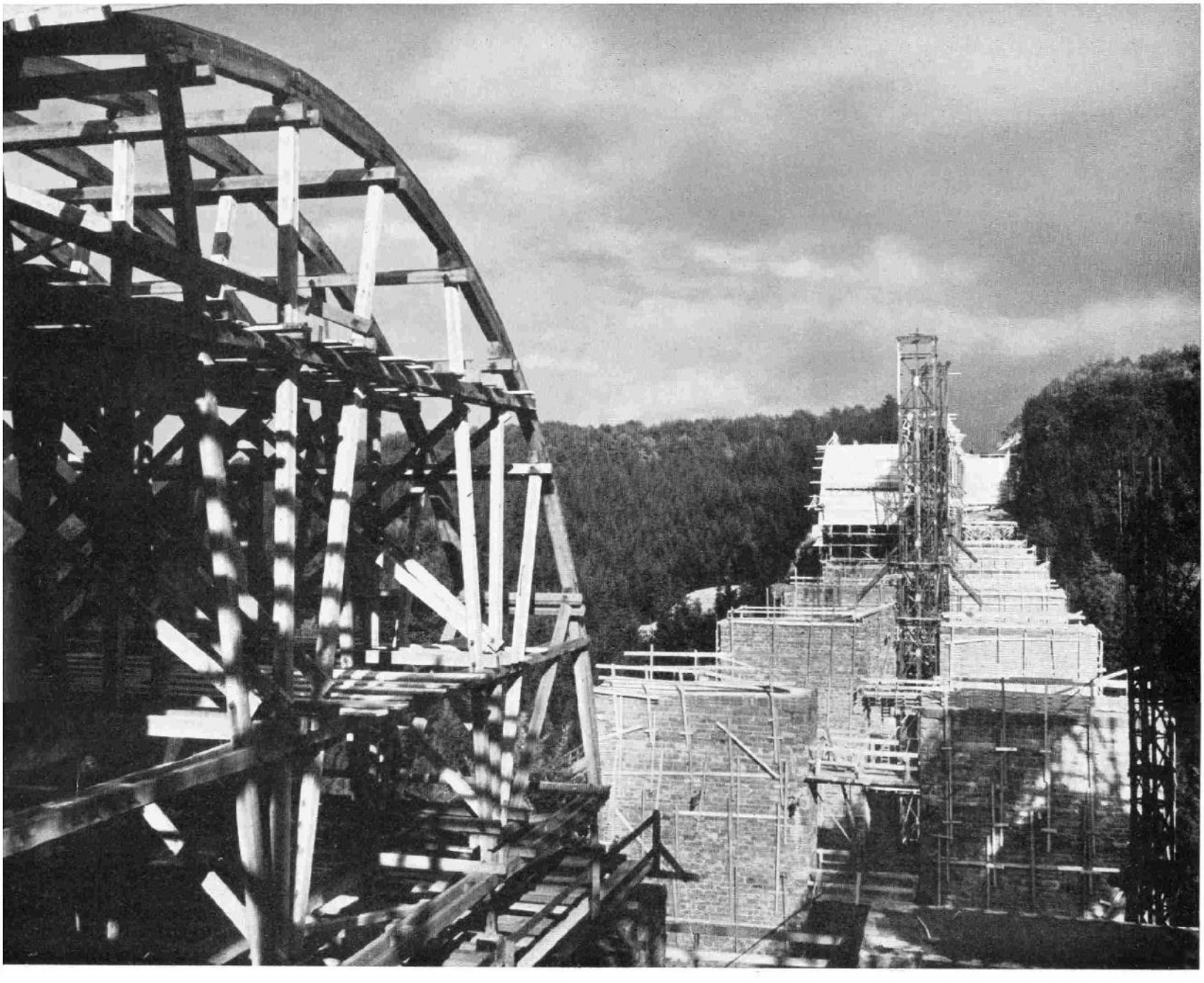
Brücke über den Rhein-Hernekanal in Oberhausen mit Blick auf die Zeche Neumühl

Zeichnung und Modell der Hängebrücke über den Rhein bei Köln. Die Spannweite zwischen den beiden Strompfeilern beträgt 378 m

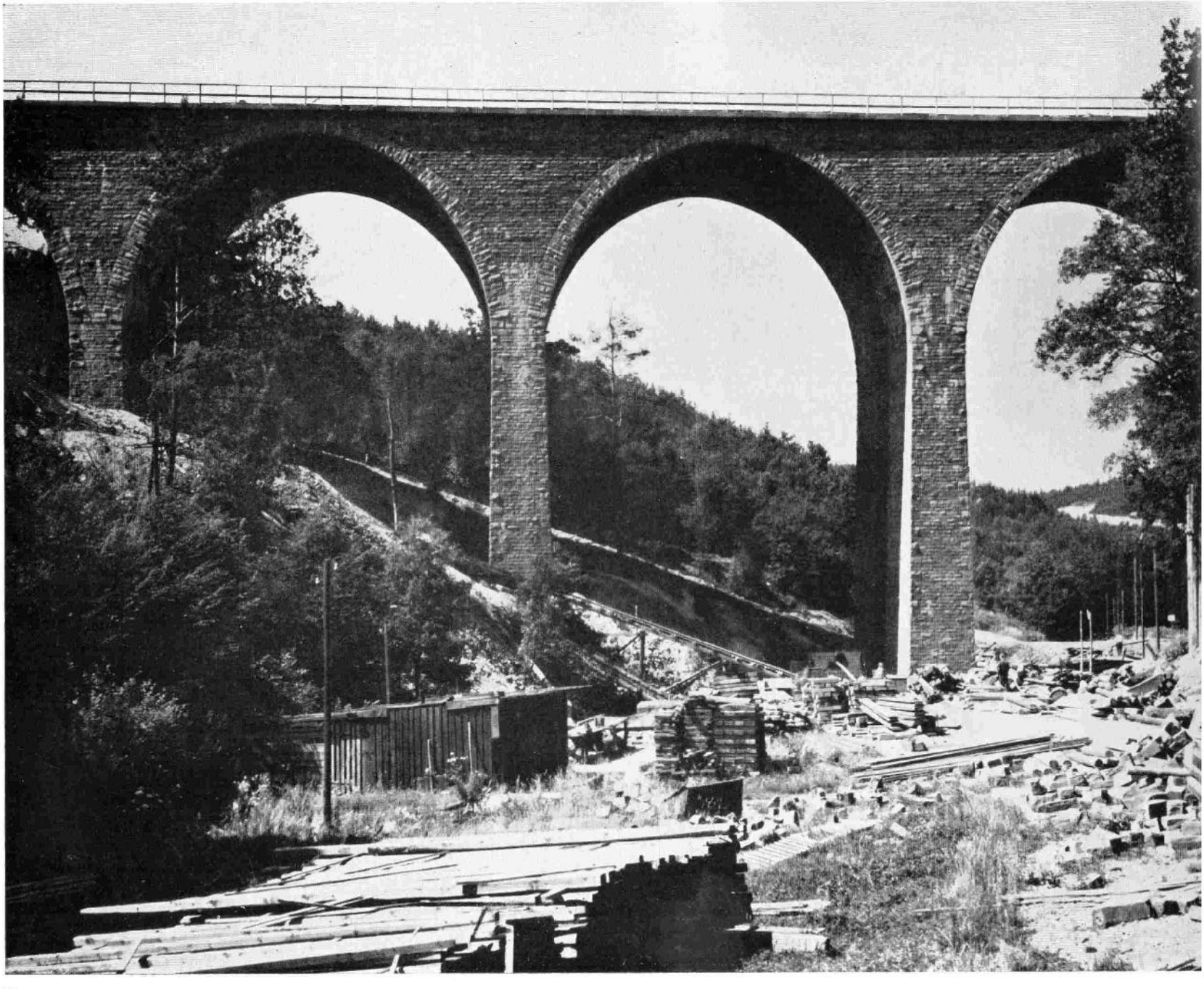


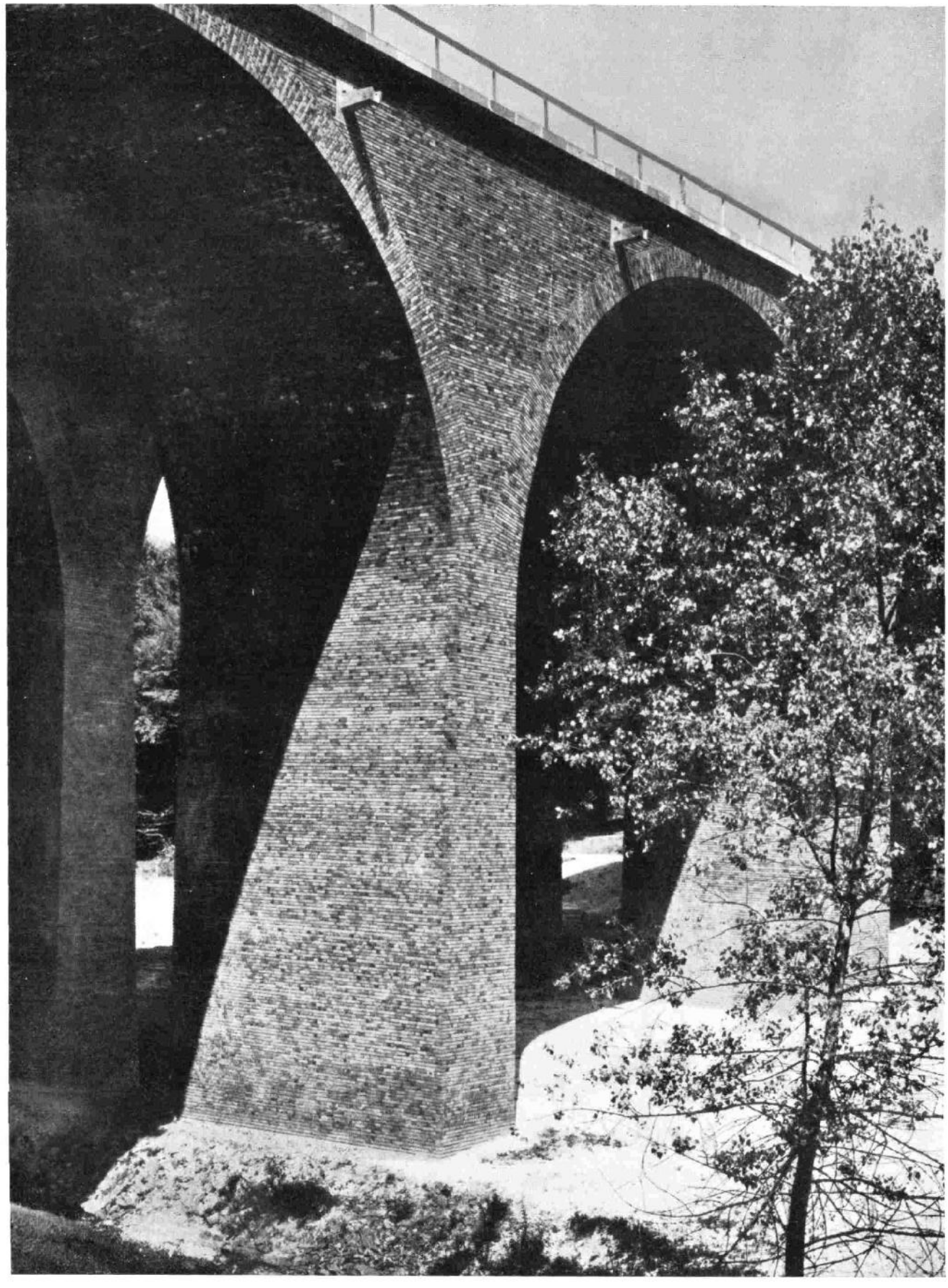


Die Wuppertalstrecke der Reichsautobahn verläuft zum größten Teil auf den Höhen des stark bewegten Hügellandes und überwindet Täler und Schluchten in großen Talbrücken. Brücke an der Preyersmühle über das Höllenbachtal und die Reichsstraße Remscheid—Wermelskirchen. Länge 360 m, Höhe 50 m



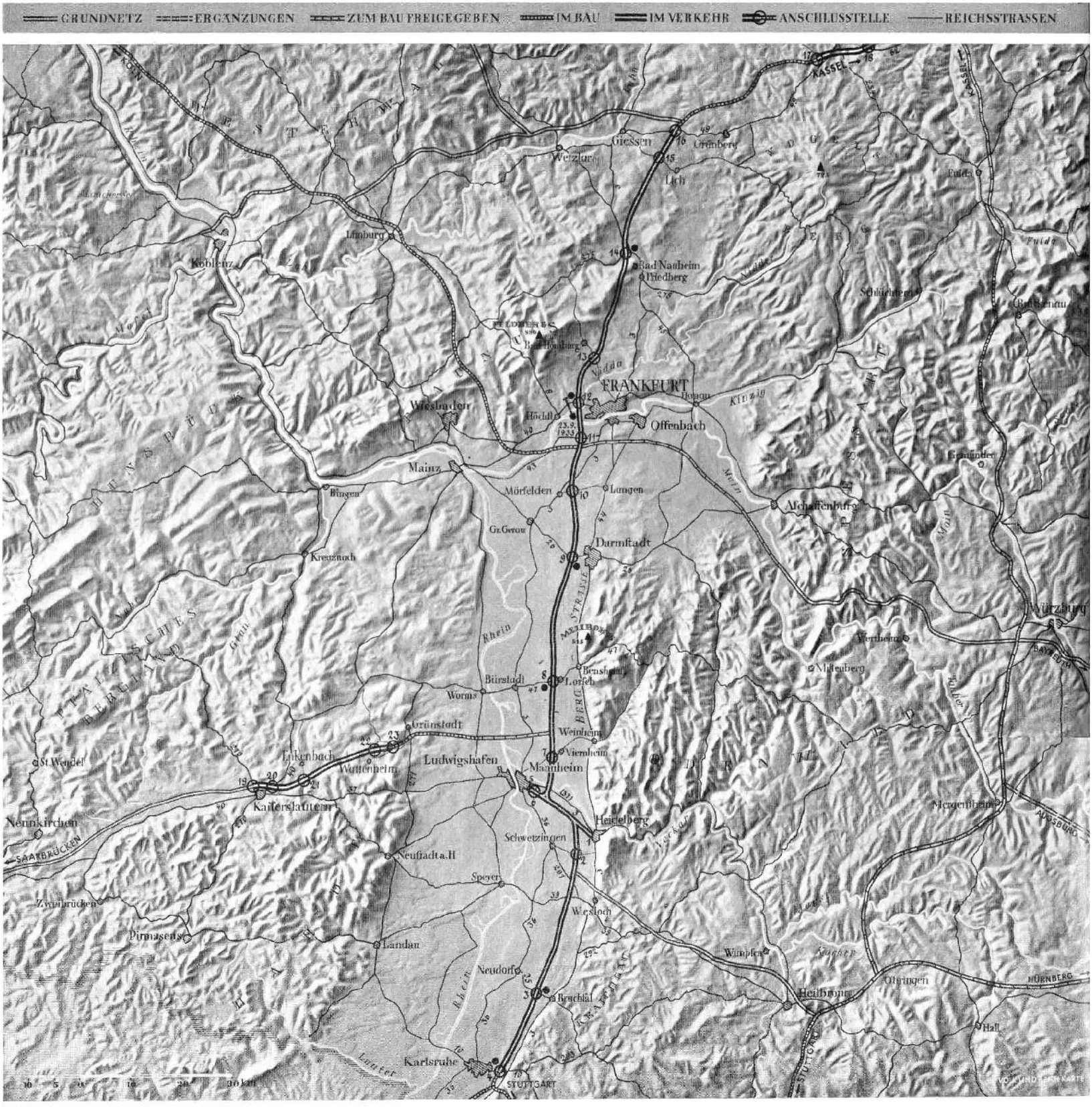
Brücke an der Bruchermühle. Länge 185 m, Höhe 32 m. Gewölbte Brücke mit 6 Bogen mit Grauwackeverkleidung





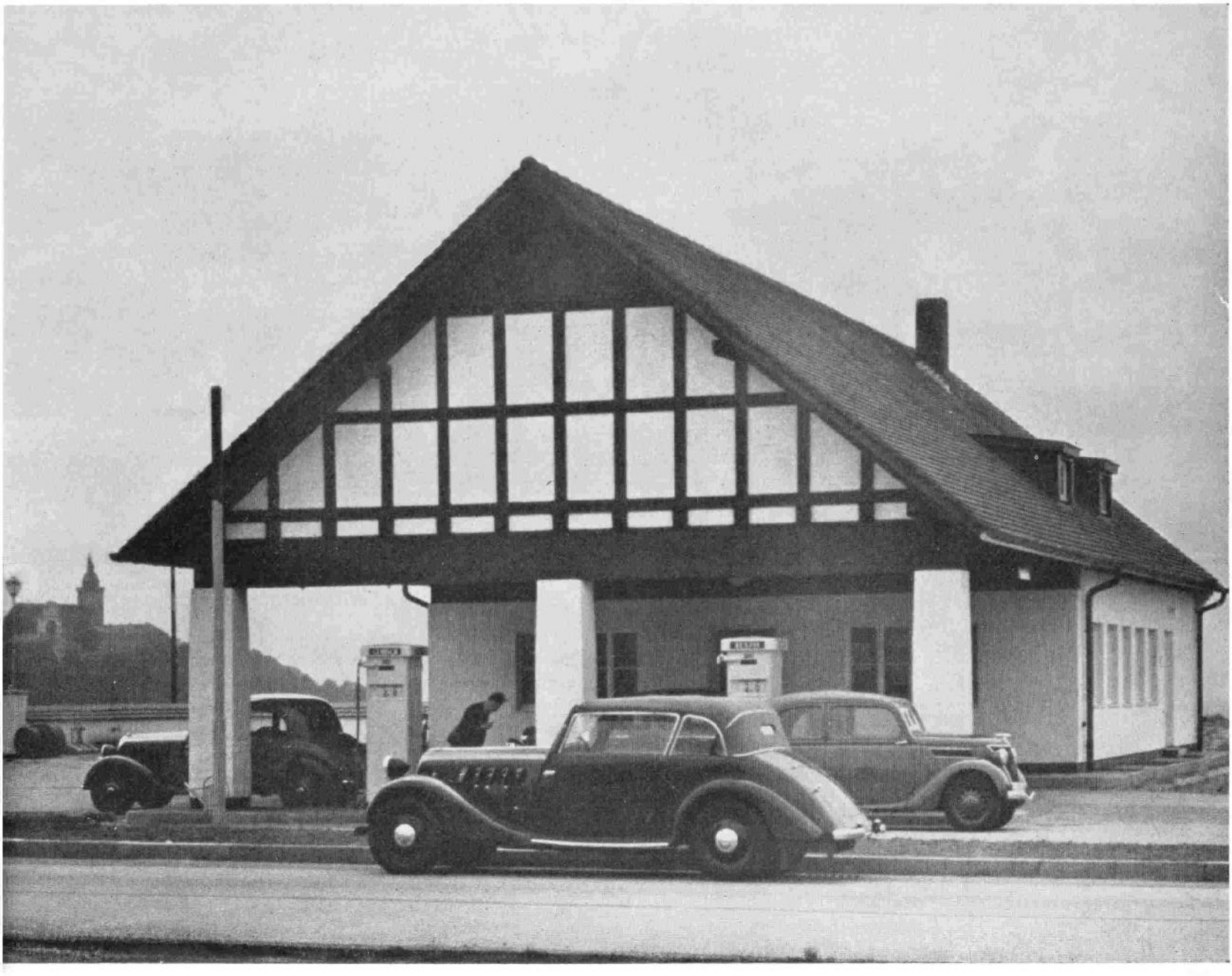
Pfeiler der Brücke über das Kötterstal bei Dürscheid. Länge 200 m, Höhe 25 m. Gewölbte Brücke mit 7 Bogen, mit verschieden getönten Klinkern verblendet

Anschlußstellen: 1 Heidelberg, 2 Heidelberg Süd, 3 Bruchsal, 4 Karlsruhe, 5 Mannheim, 6 Flughafen Mannheim, 7 Viernheim, 8 Lorsch, 9 Darmstadt, 10 Langen-Mörfelden, 11 Frankfurt a. M. Süd, 12 Frankfurt a. M., 13 Bad Homburg, 14 Bad Nauheim, 15 Gießen/Lich, 16 Oppenrod, 17 Zell/Romrod, 18 Alsfeld, 19 Kaiserslautern West, 20 Kaiserslautern Ost, 21 Enkenbach/Hochspeyer, 22 Wattenheim/Eisenberg, 23 Tiefenthal

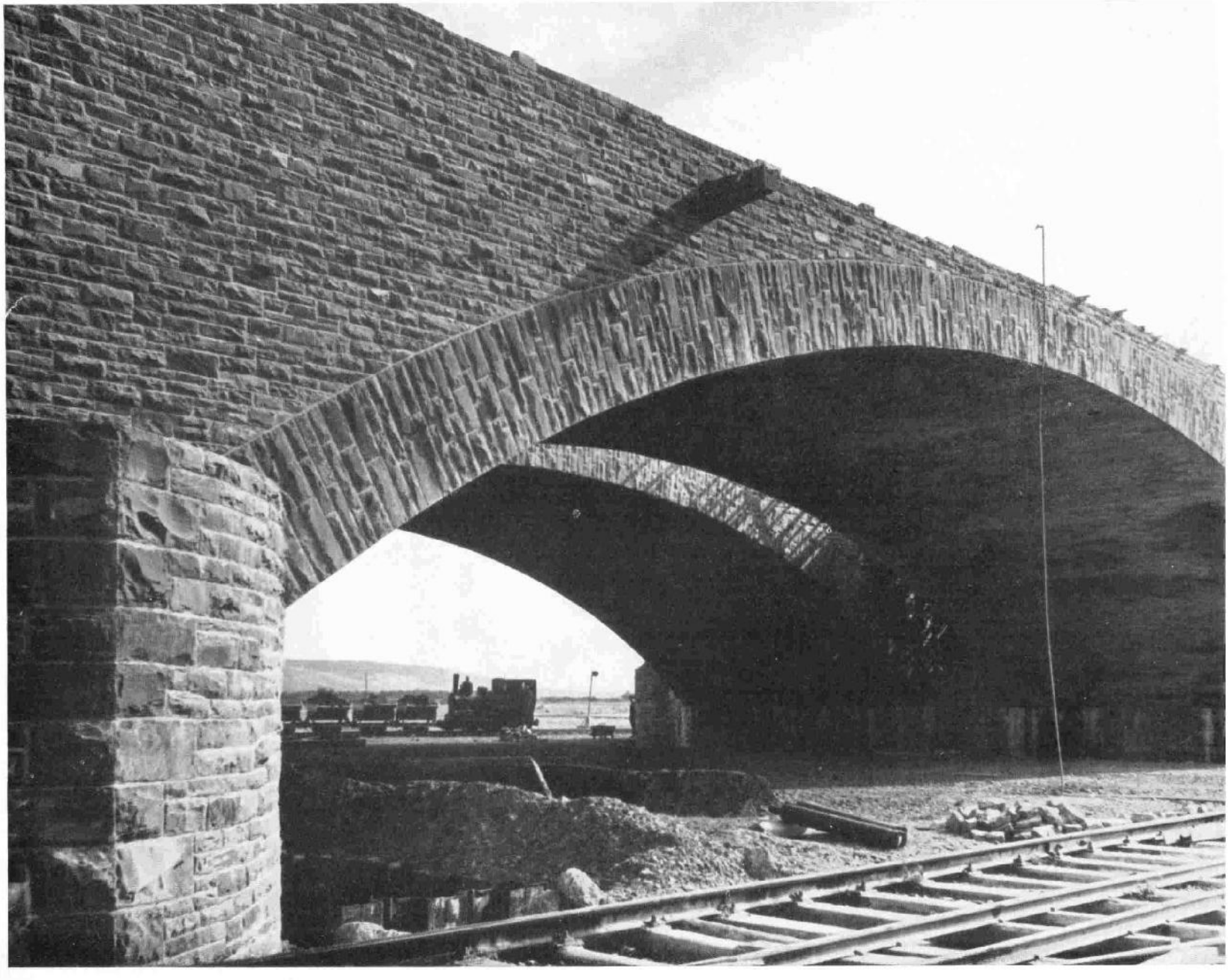


Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

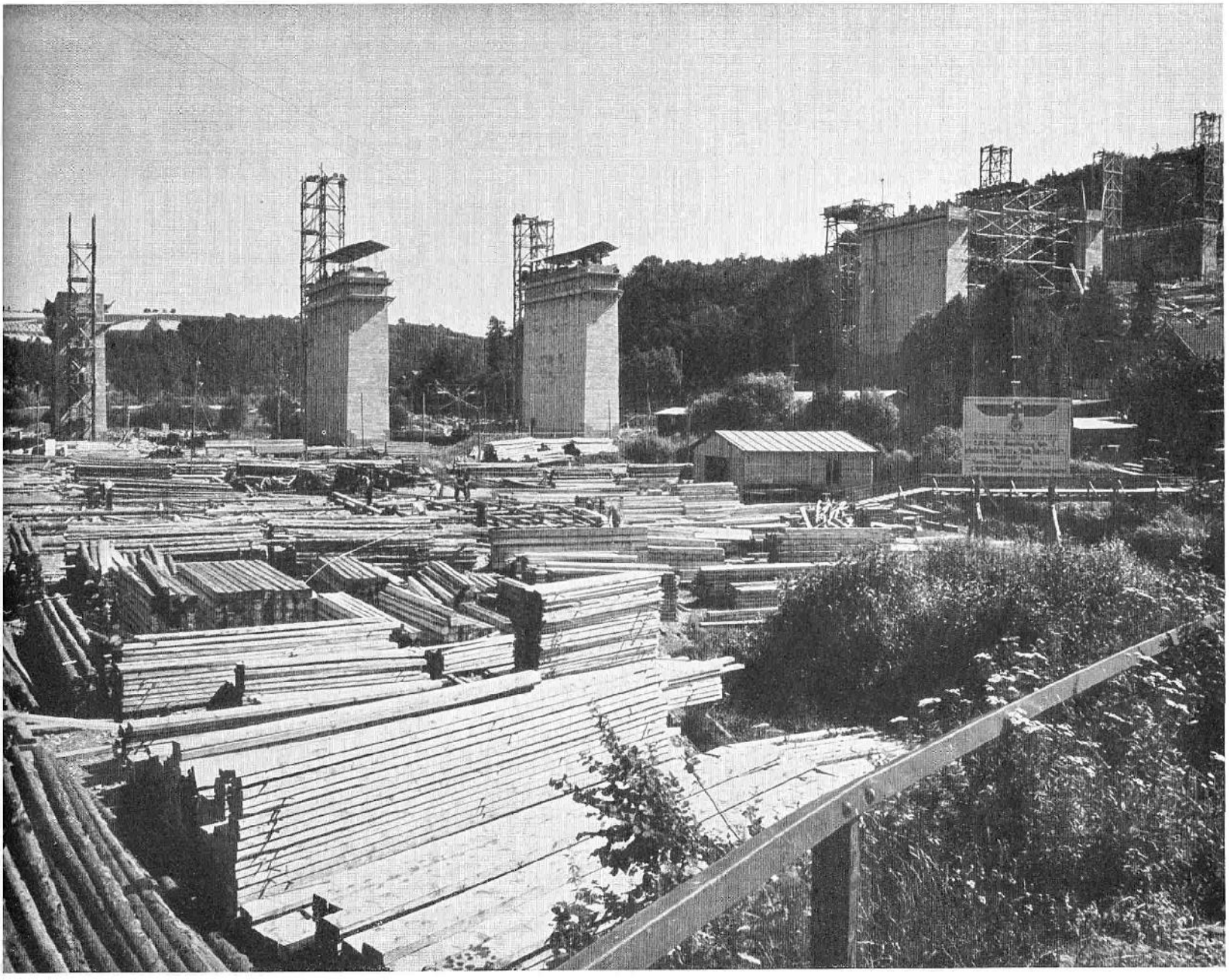
Tankstelle Siegburg an der Reichsautobahn Köln—Frankfurt. Im Hintergrund der Michelsberg, das Wahrzeichen Siegburgs



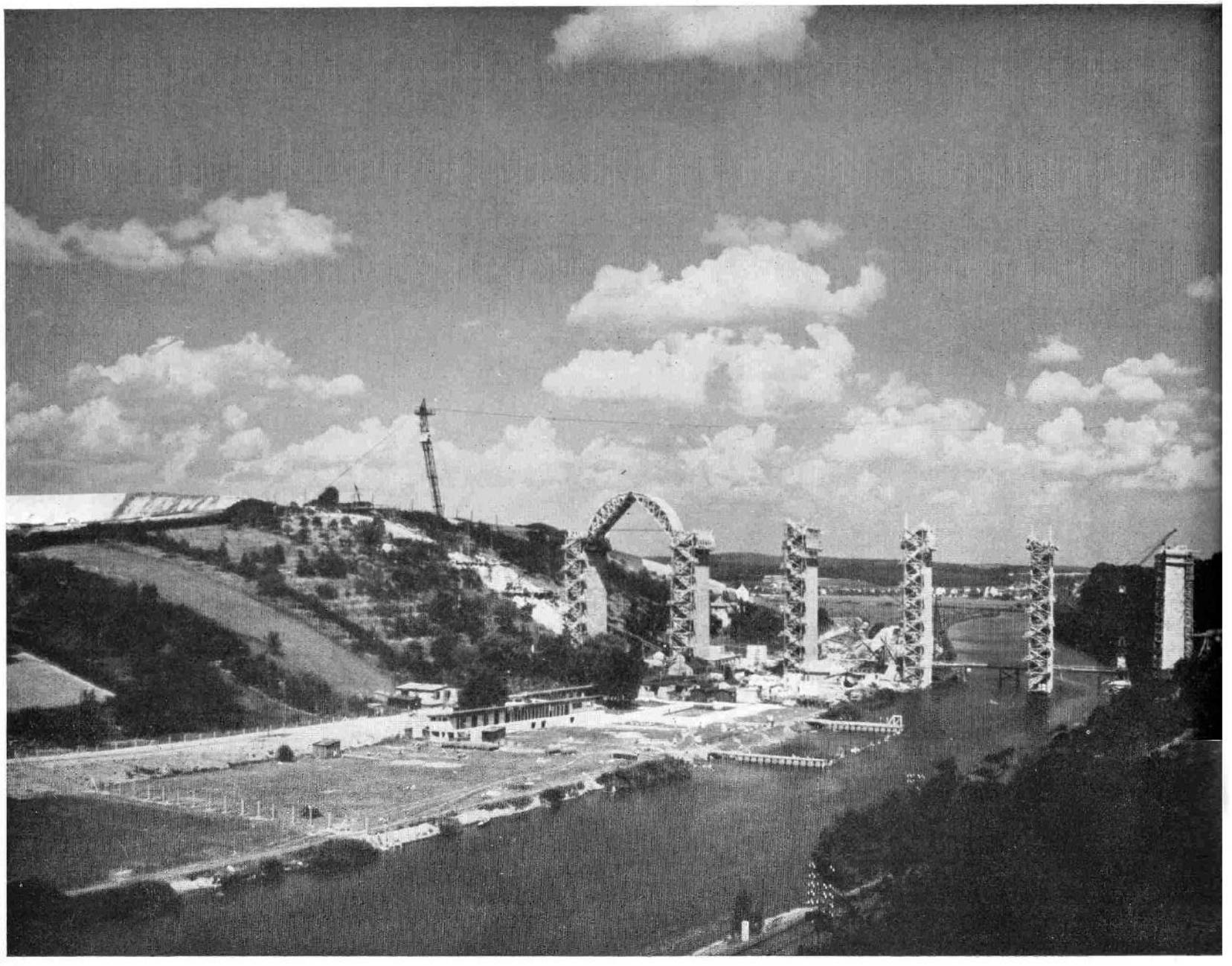
Siegbrücke an der Strecke Köln—Frankfurt am Main vor der Bauvollendung.
Länge 400 m. 9 gewölbte Doppelöffnungen mit je 37,5 m Pfeilerabstand. Pfeiler und Stirnwände mit Grauwackeverkleidung



Baustelle der Wiedtalbrücke. Gewölbte Brücke mit Tuffsteinverkleidung, 12 Öffnungen von je 28,8 m Spannweite. Länge der Brücke 430 m, Höhe 51



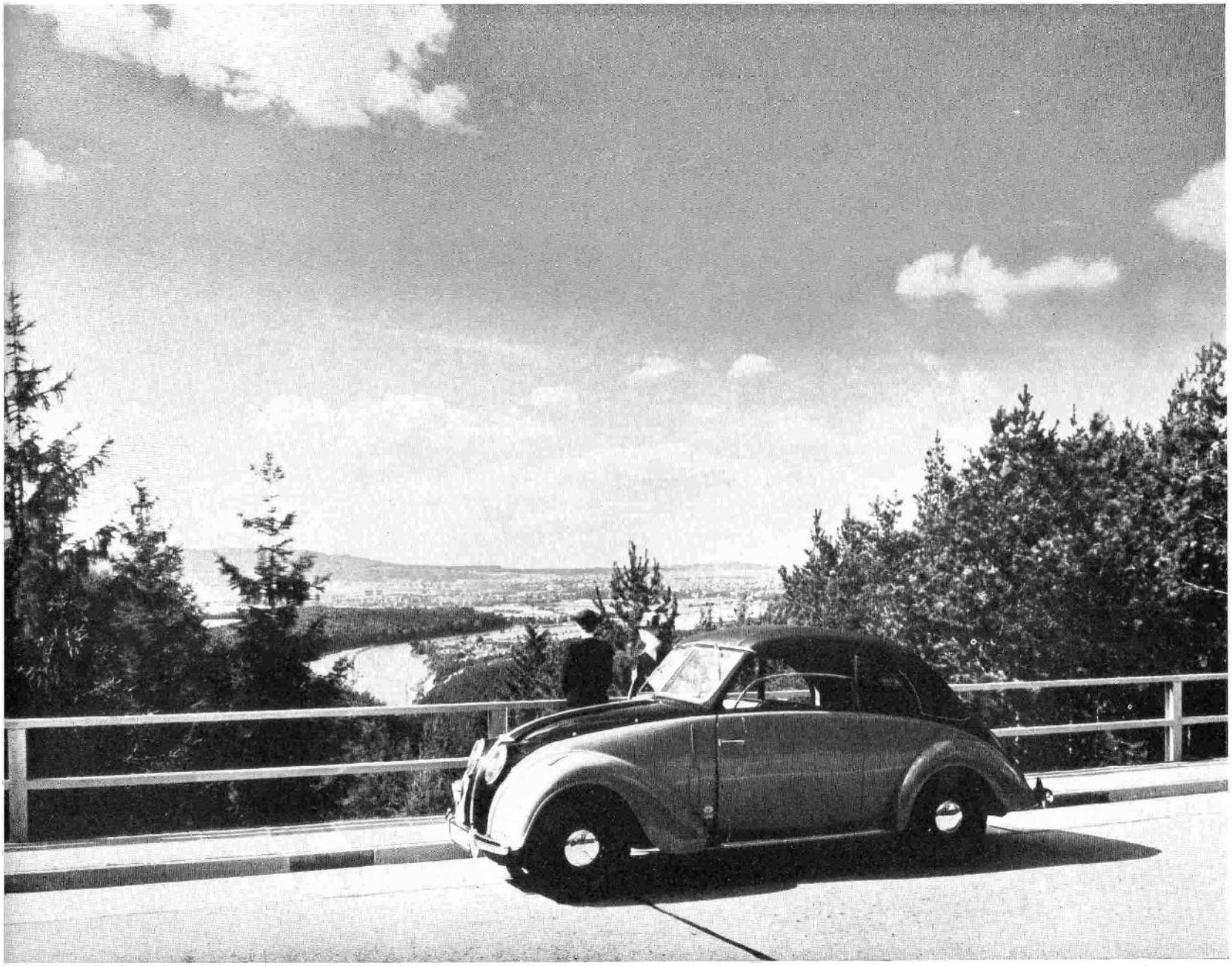
Brücke über das Lahntal bei Limburg. Blick talauf. Gesamtlänge 513,5 m, Höhe 60 m über dem Fluß



Lahnbrücke bei Limburg. Blick durch die natursteinverkleideten Pfeiler talab auf Stadt und Dom

Brücke über das Helderbachtal im Quillerwald südlich Kassel. Höhe der Brücke 30 m

Weiter Blick von der Reichsautobahn auf die Stadt Kassel

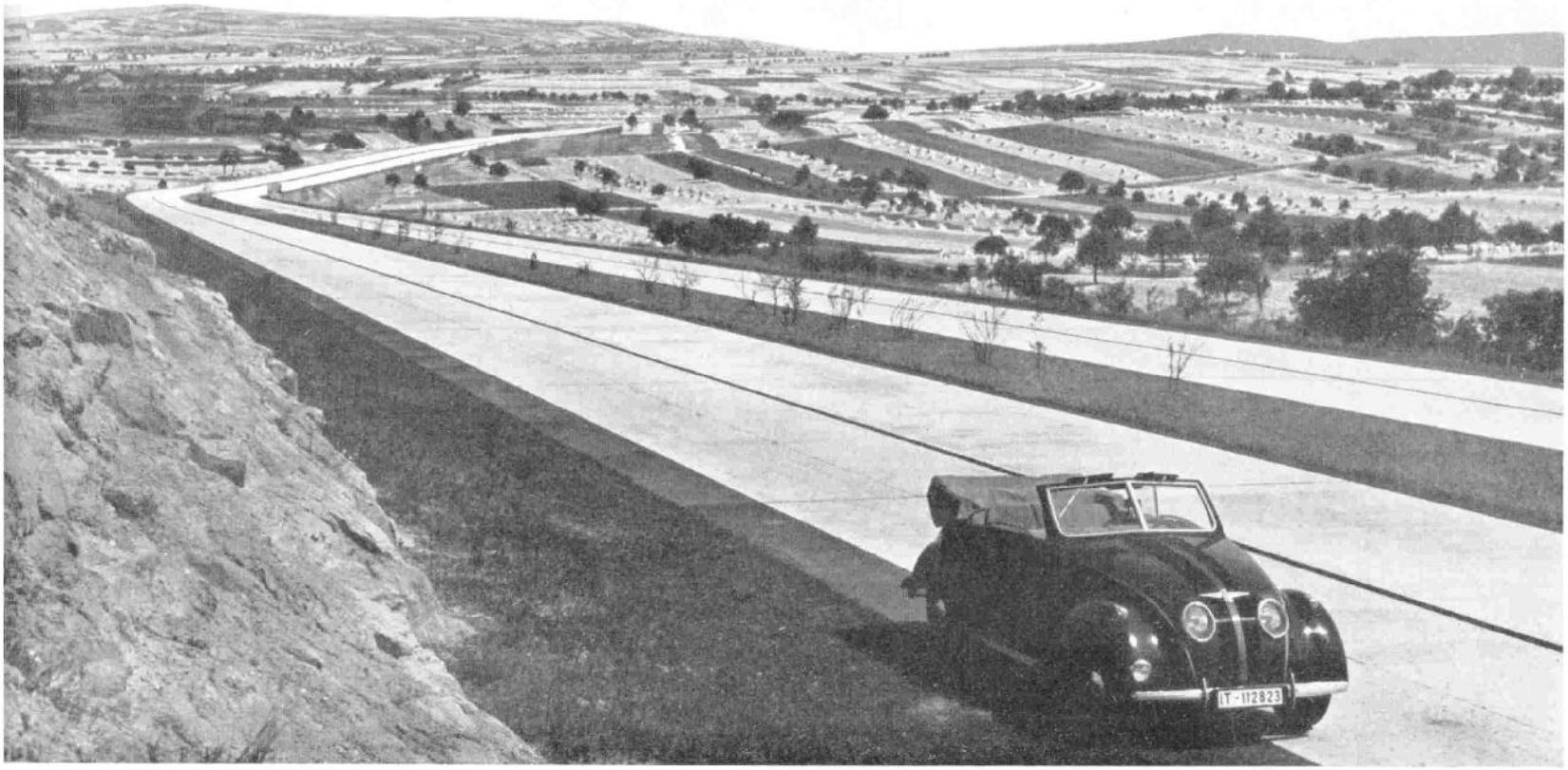


Harmonischer Verlauf der Strecke im Hügelland bei Guxhagen südlich Kassel

Blick von der Söhre bei Kassel über die Reichsautobahn nach Süden

Parkplatz an einem Waldstück in der Söhre bei Kassel und Brücke über die Tiefenbachschlucht

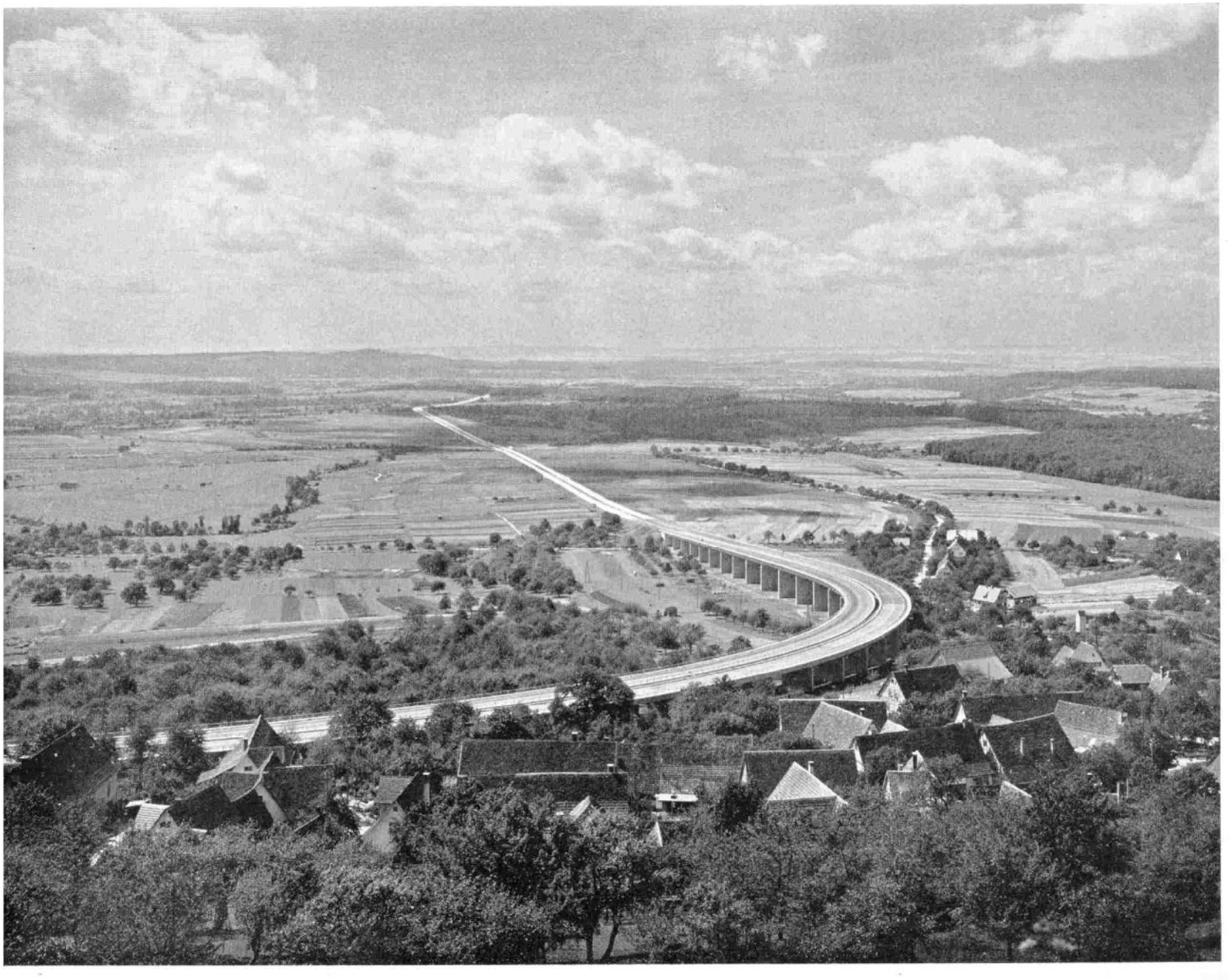
Reichsautobahn Mannheim—Saarbrücken. Abstieg bei Wattenheim



Anschlußstellen: 1 Stuttgart Südwest, 2 Stuttgart Süd, 3 Unterboihingen, 4 Kirchheim/Teck, 5 Mühlhausen, 6 Merklingen, 7 Ulm-Dornstadt, 8 Leipheim, 9 Günzburg

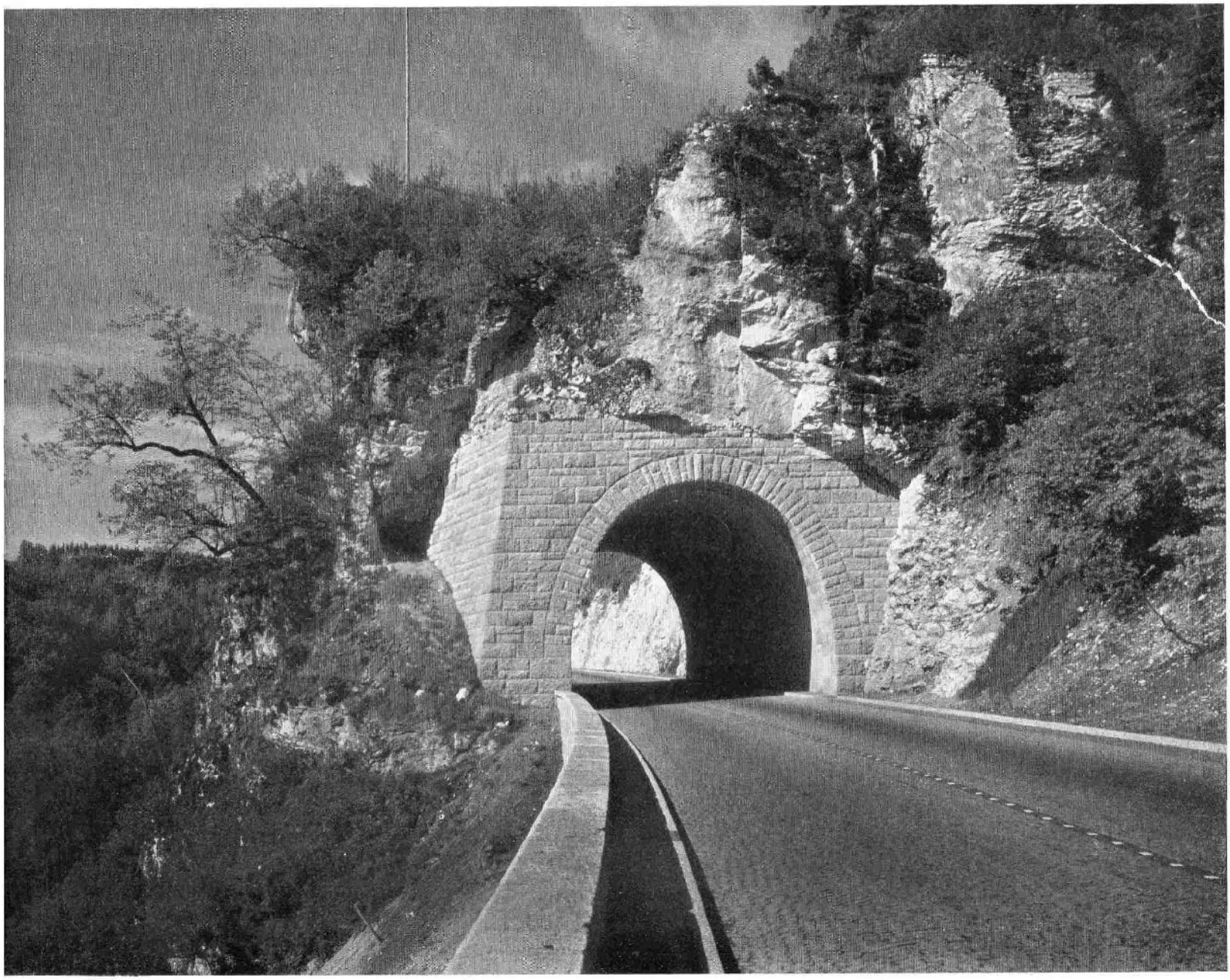
Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

Blick vom Aichelberg auf die Aichelbergbrücke am Albaufstieg und über die Reichsautobahn in Richtung Stuttgart

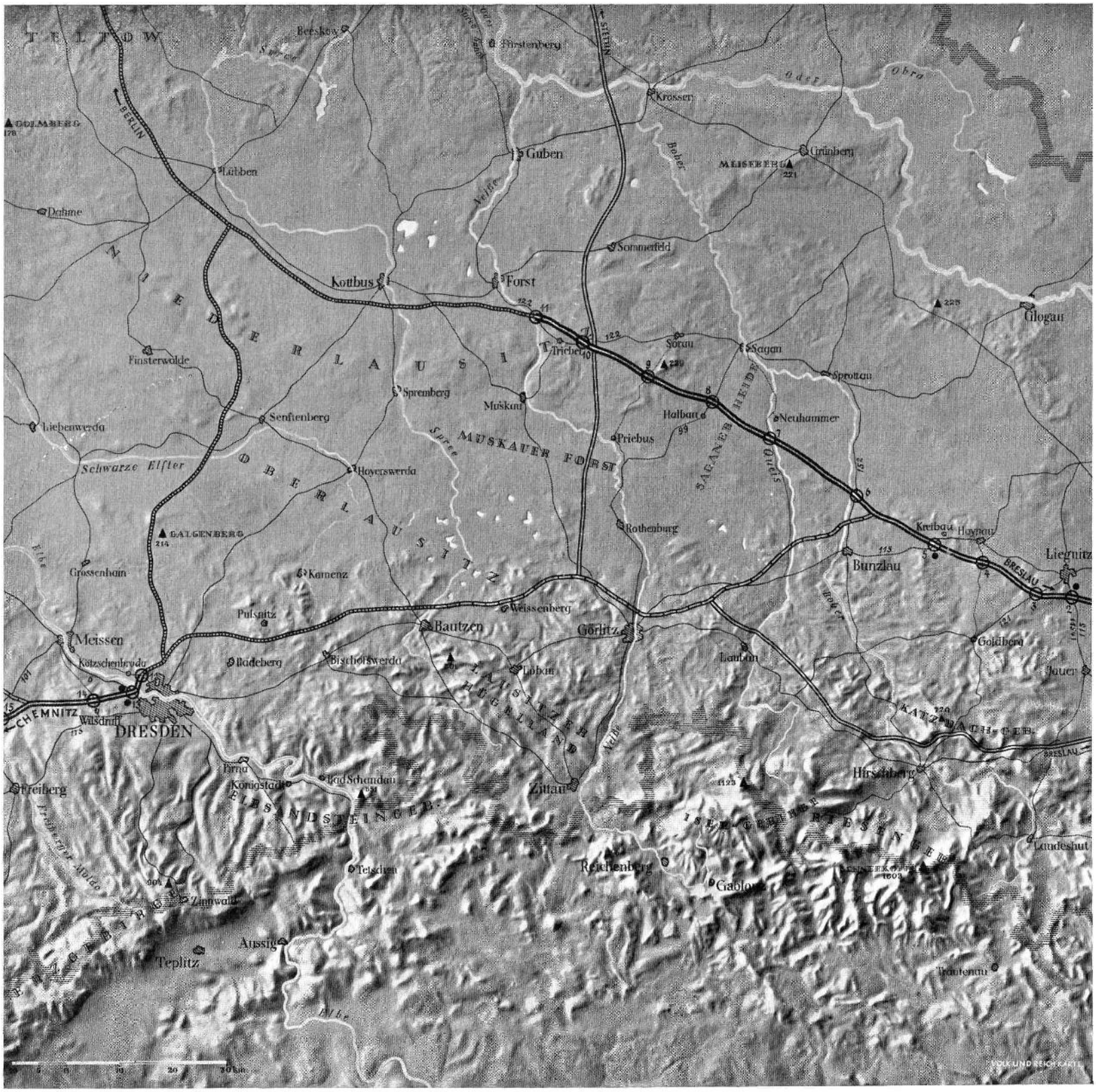


Parkplatz am
Drackensteiner Hang mit Blick
auf Drachenstein

Kurzer Tunnel durch ein vorspringendes Felsstück am Drackensteiner Hang

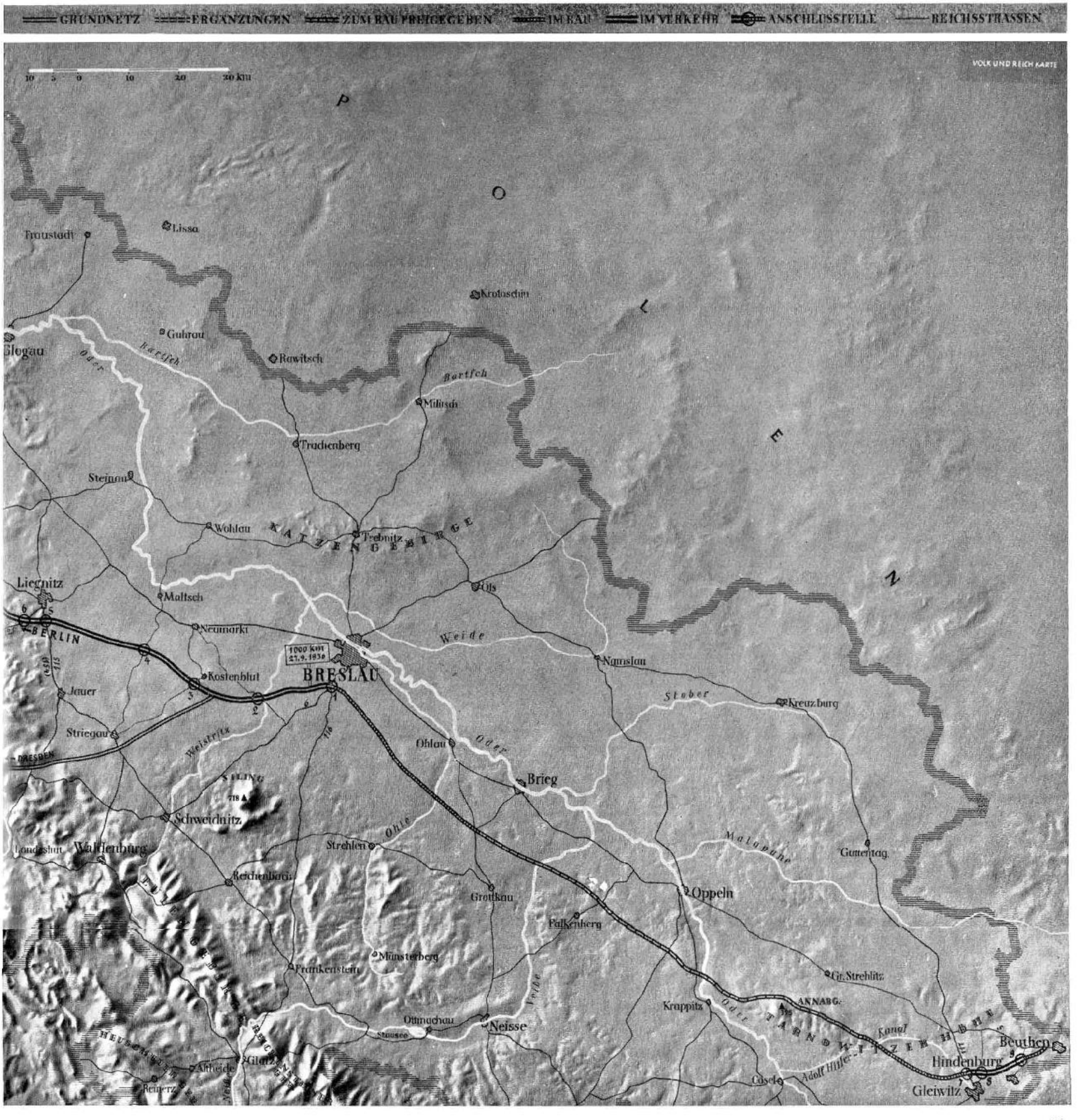


Anschlußstellen: 2 Liegnitz, 3 Liegnitz West, 4 Haynau, 5 Kreibau, 6 Bunzlau, 7 Neuhammer, 8 Sagan, 9 Sorau, 10 Triebel, 11 Forst Ost, 12 Dresden-Neustadt, 13 Dresden-Altstadt, 14 Wilsdruff, 15 Nossen/Siebenlehn



Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

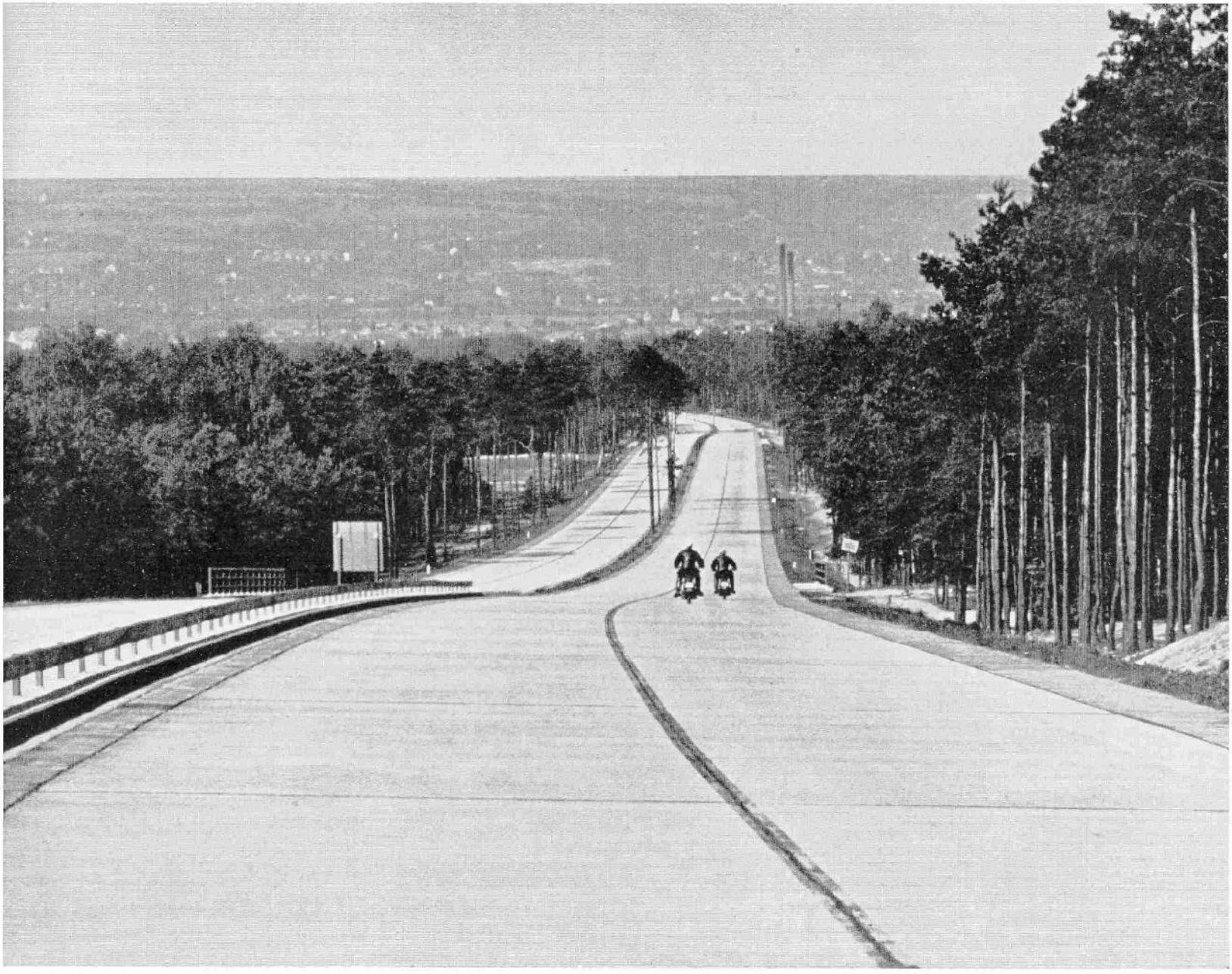
Anschlußstellen: 1 Breslau, 2 Kanth, 3 Kostenblut, 4 Großbaudiß, 5 Liegnitz, 6 Liegnitz West, 7 Gleiwitz, 8 Gleiwitz Ost, 9 Hindenburg Nord



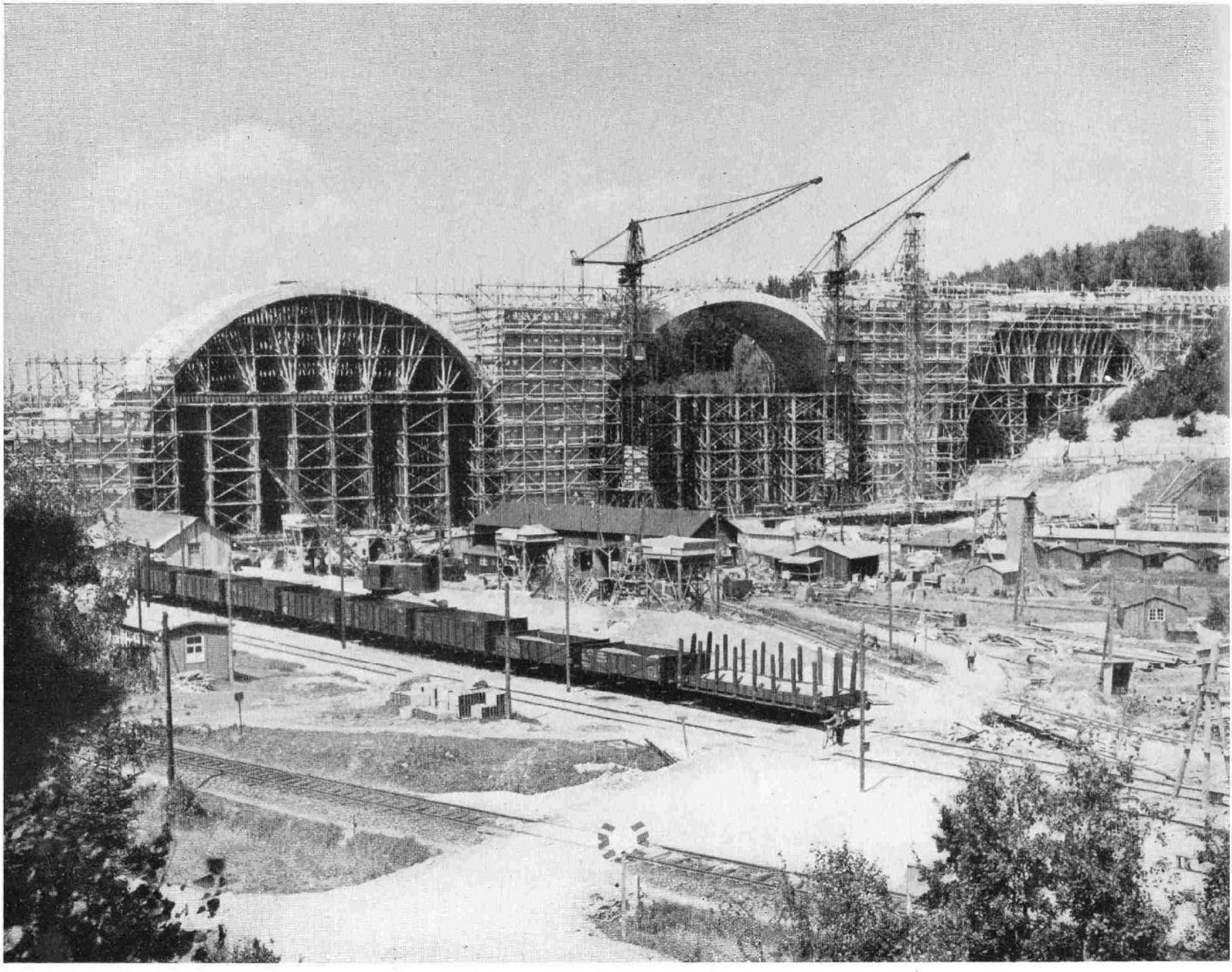
Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

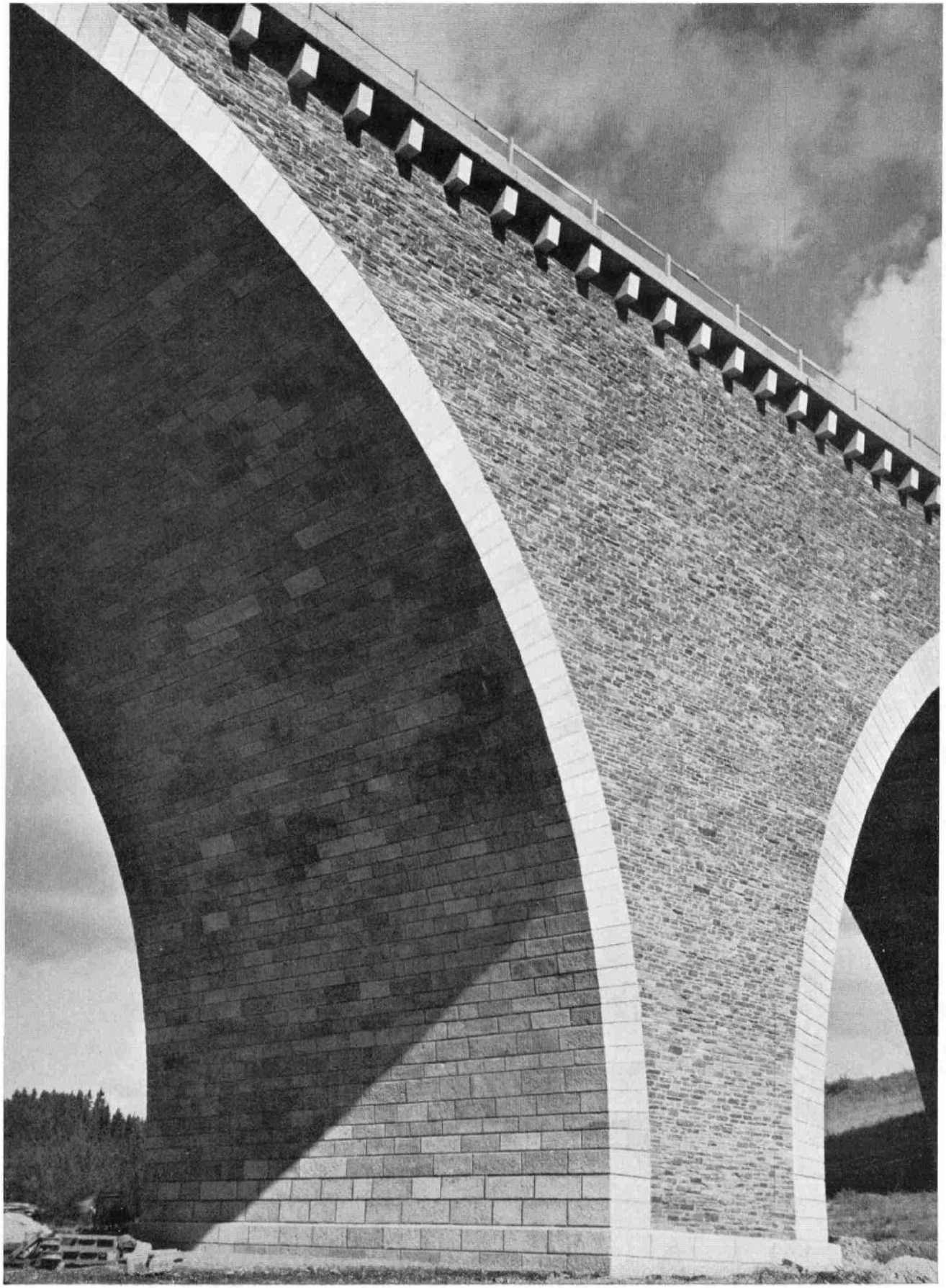
Reichsautobahn in der schlesischen Ackerebene bei Liegnitz

Reichsautobahn Bautzen—Dresden in der Dresdener Heide beim Abstieg ins Elbtal. Blick auf die Höhen des linken Elbufers



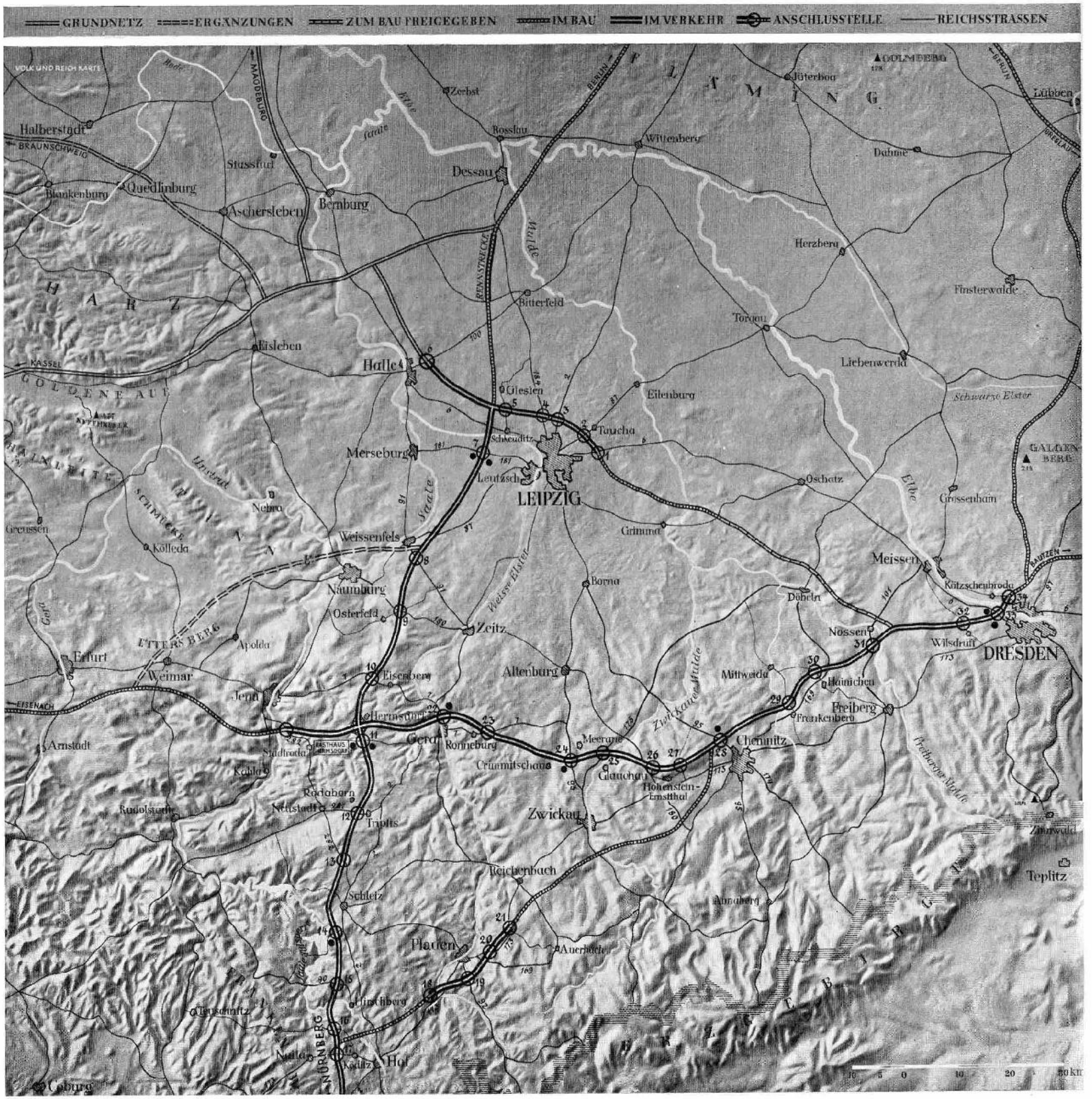
Baustelle der Göltzschtalbrücke bei Weißensand an der Reichsautobahn Chemnitz—Hof. Blick nach Norden





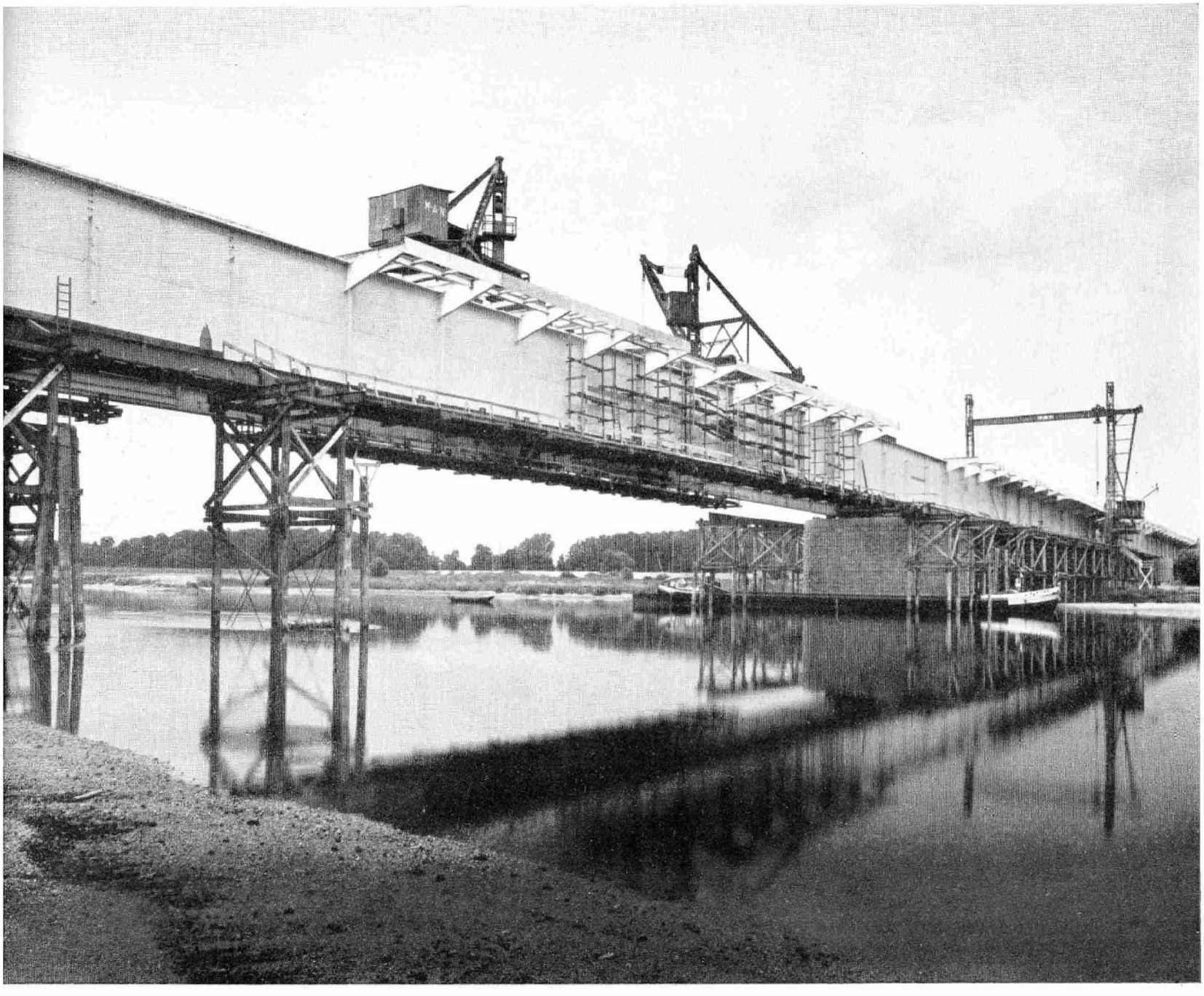
Pfeiler der in 6 Bogen gewölbten Natursteinbrücke über das Triebtal bei Altensalz im Vogtland. Länge 374 m, Höhe 25 m

Anschlußstellen: 1 Leipzig/Engelsdorf, 2 Leipzig/Heiterblick, 3 Leipzig/Dübener Straße, 4 Leipzig/Wiederitzsch, 5 Flughafen Halle/Leipzig, 6 Halle/Peißen, 7 Leipzig—Merseburg, 8 Weißenfels, 9 Naumburg/Osterfeld, 10 Eisenberg, 11 Hermsdorf, 12 Triptis, 13 Schleizer Seenplatte, 14 Schleiz/Saaletalsperre, 15 Hirschberg—Lobenstein, 16 Berg/Bad Steben, 17 Hof/Naila, 18 Pirk, 19 Plauen Süd, 20 Plauen Ost, 21 Treuen, 22 Gera, 23 Ronneburg, 24 Meerane—Crimmitschau, 25 Glauchau, 26 Hohenstein-Ernstthal, 27 Wüstenbrand, 28 Chemnitz, 29 Frankenberg, 30 Hainichen, 31 Nossen/Siebenlehn, 32 Wilsdruff, 33 Dresden-Altstadt, 34 Dresden-Neustadt

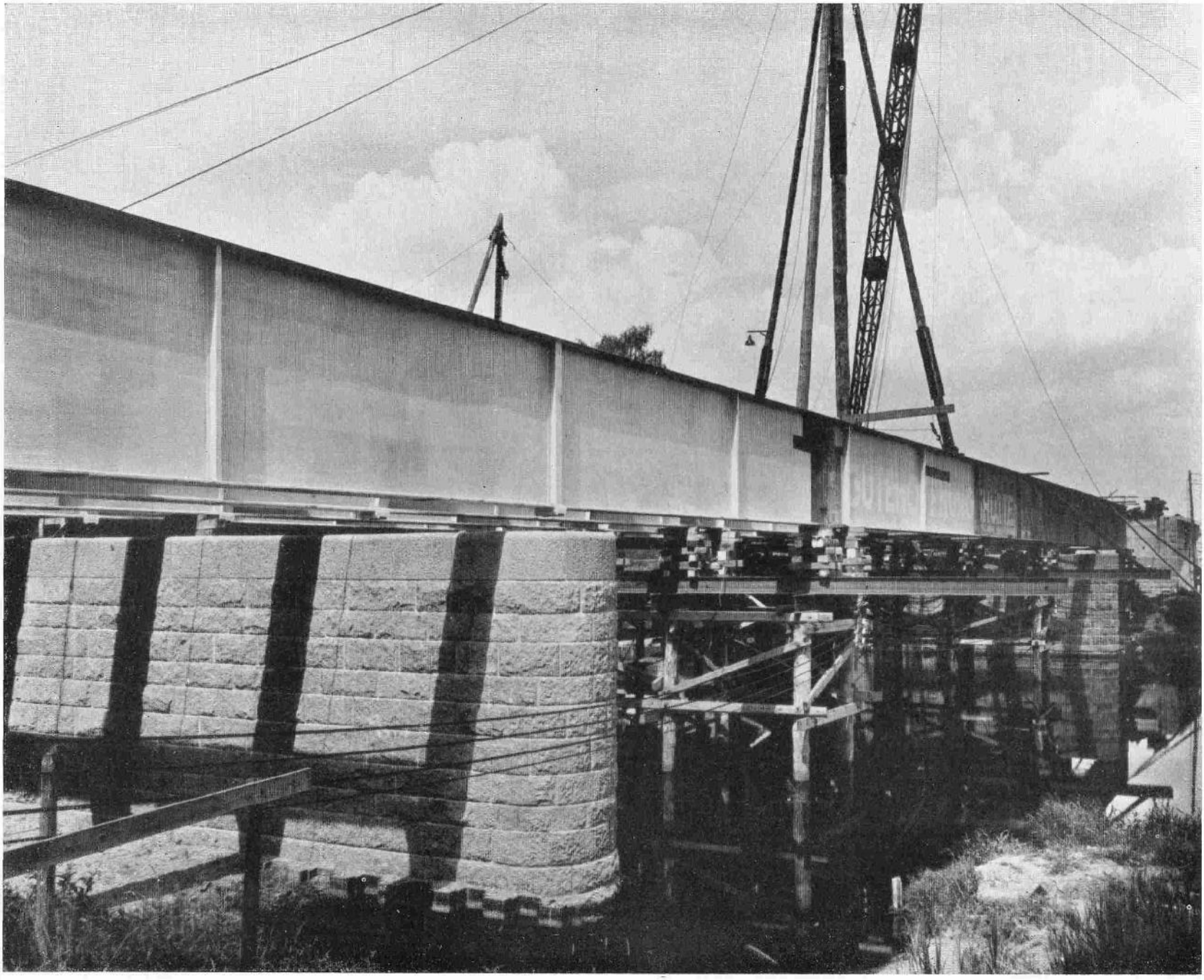


Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

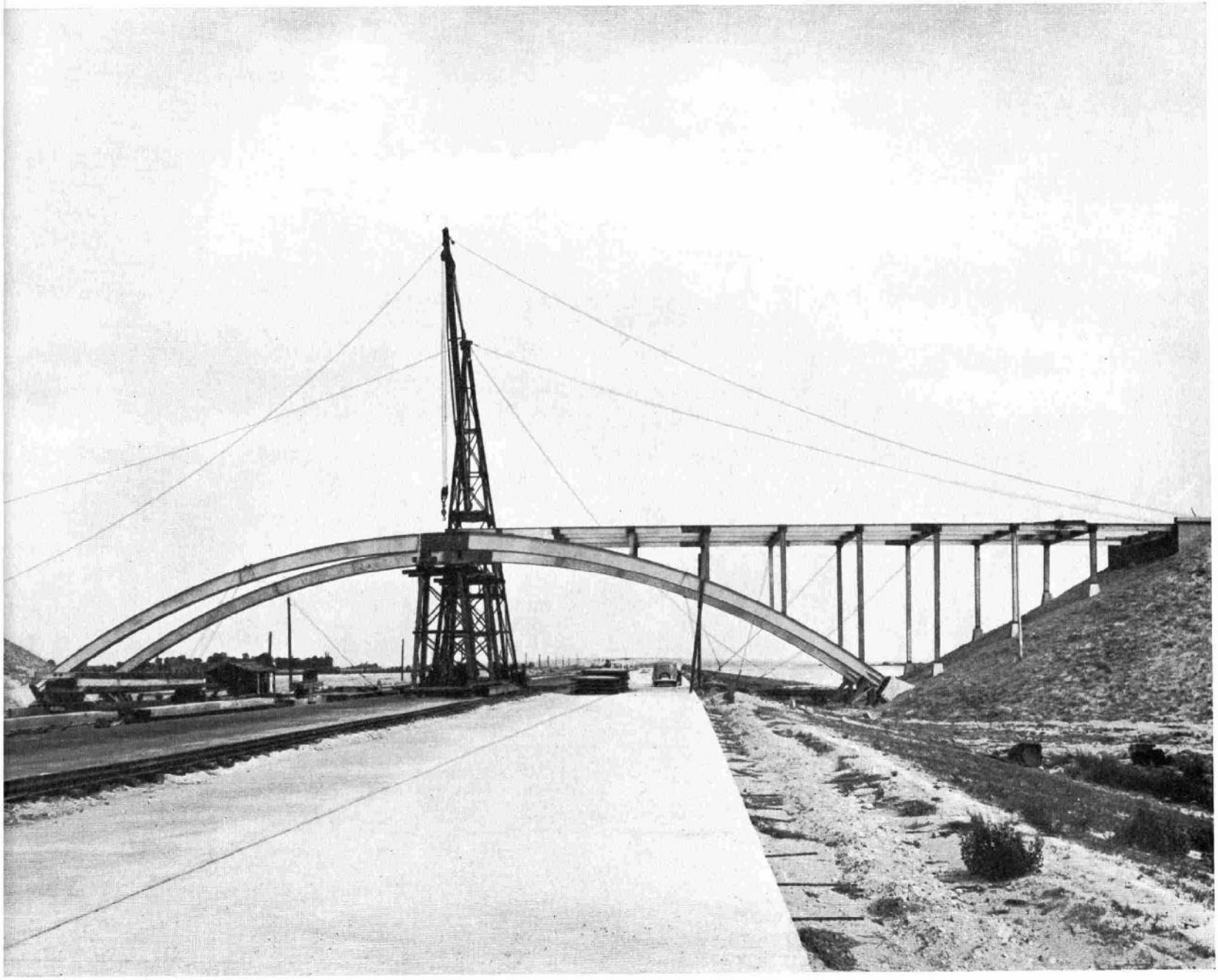
Brücke über die Elbe an der Reichsautobahn Berlin—Halle/Leipzig im Bau. Gesamtlänge 658 m. Stützweite der Stromöffnung 126 m



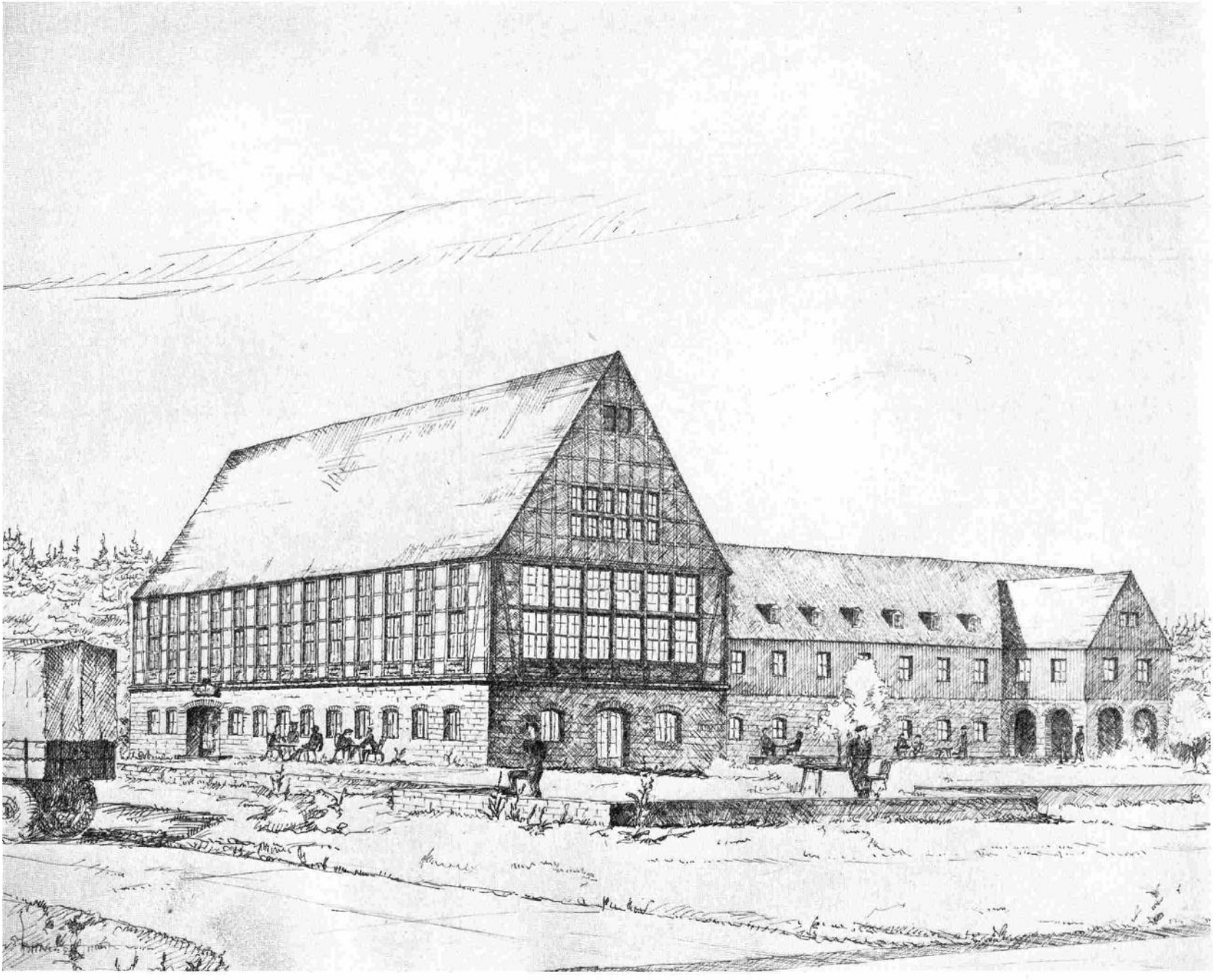
Brücke über die Mulde bei Dessau an der Reichsautobahn Berlin—Halle/Leipzig im Bau. Länge der Strombrücke 404 m. Flutbrücken in einer Entfernung von 350 bzw. 500 m von der Strombrücke. Länge der nördlichen Flutbrücke 71,5 m, der südlichen Flutbrücke 154 m



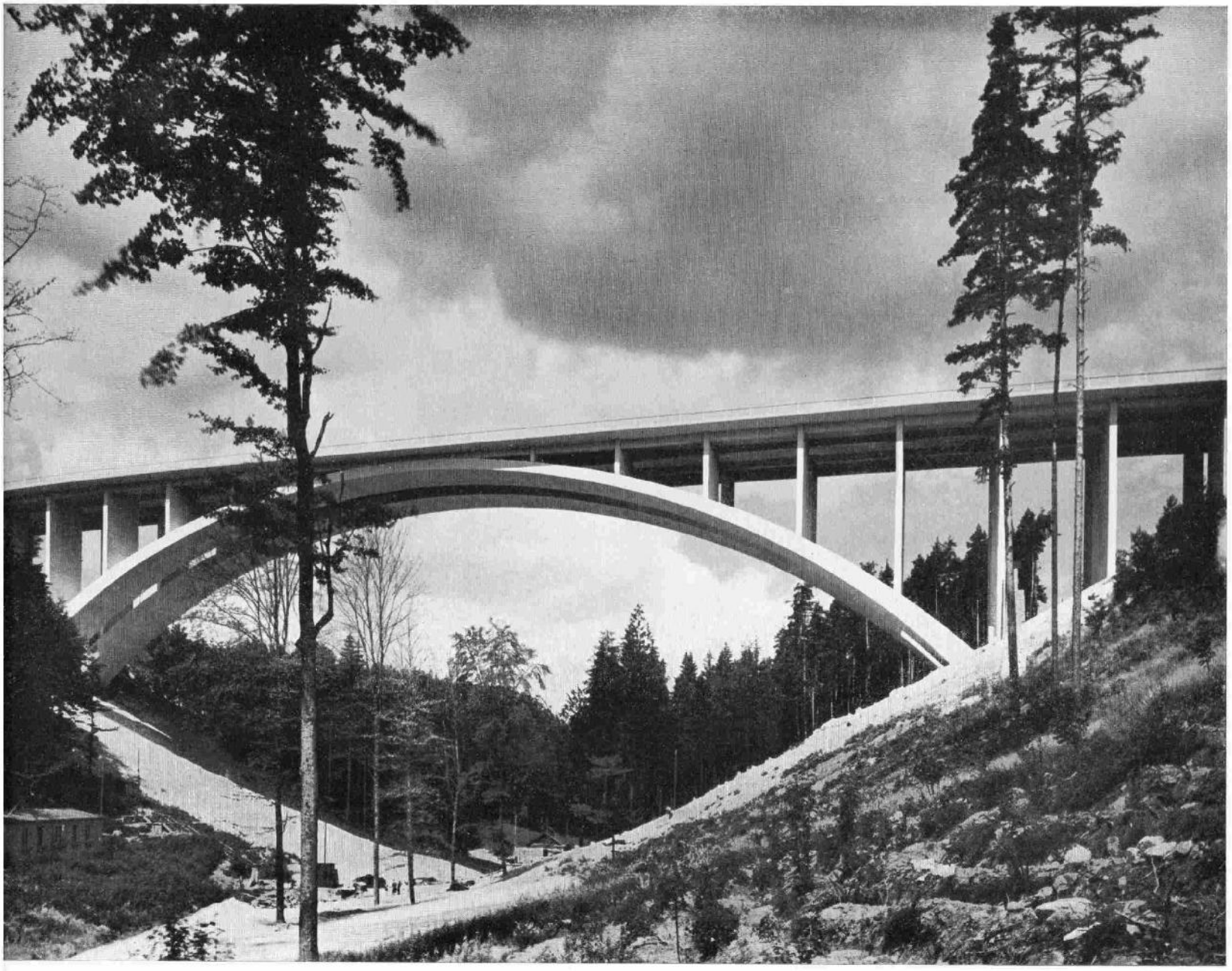
Überführungsbauwerk über die Rekordstrecke der Reichsautobahn zwischen Dessau und Bitterfeld im Bau. Die Rennstrecke hat eine Länge von insgesamt 12,7 km und von 9,6 km in der Geraden. Der Mittelstreifen der eigentlichen Rennstrecke wird auf 9 m verbreitert und mit Beton ebenso stark befestigt wie die beiden Fahrbahnen, so daß eine durchgehende Fahrbahn von 27 m Gesamtbreite entsteht.



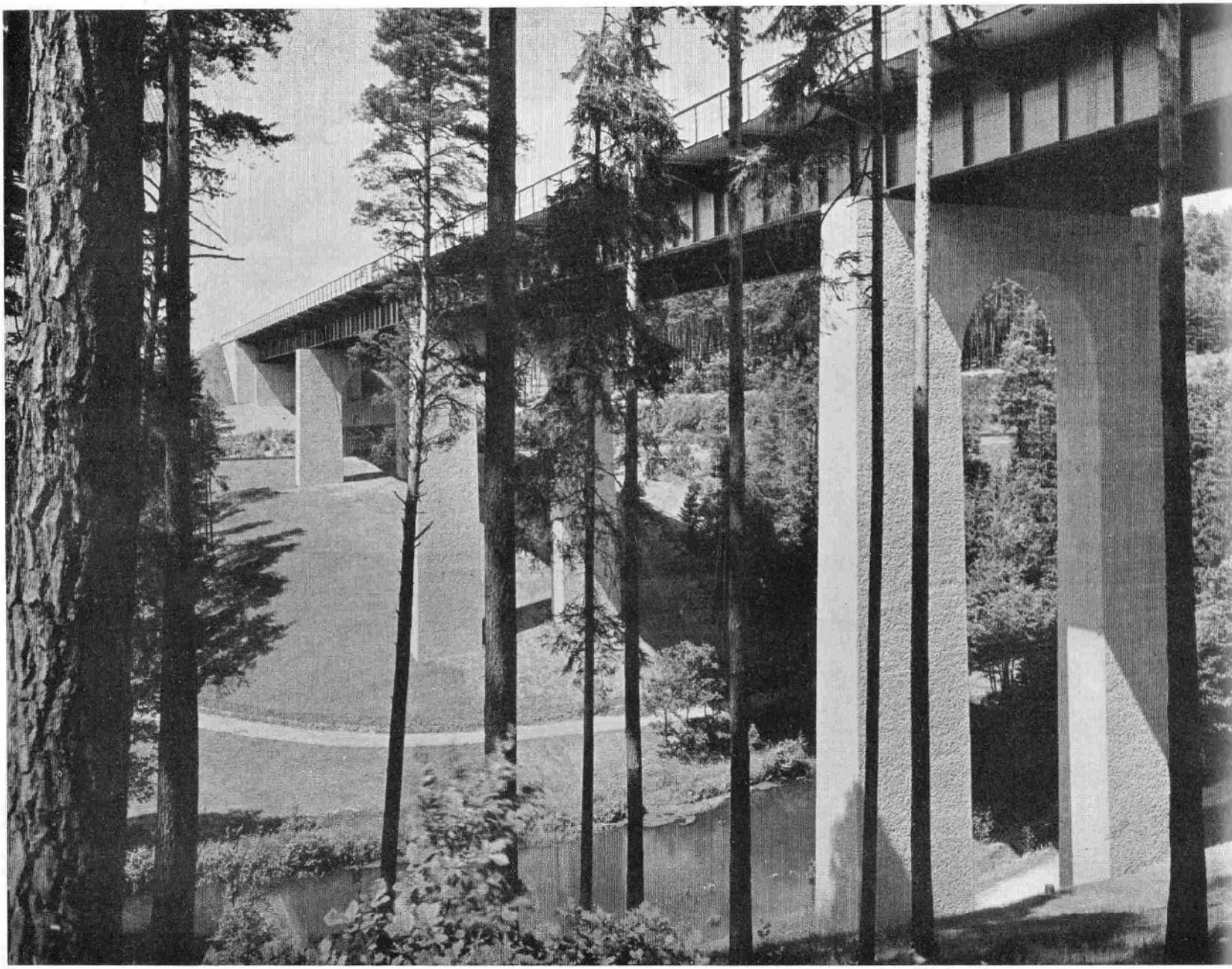
Rastanlage an der Kreuzung der Reichsautobahn Dresden—Frankfurt am Main und der Reichsautobahn Berlin—München bei Hermsdorf.
Entwurf für das Hauptgebäude



Eisenbetonbogenbrücke über das Teufelstal bei Stadtroda an der Reichsautobahn Gera—Jena. Länge rund 270 m, Spannweite 138 m

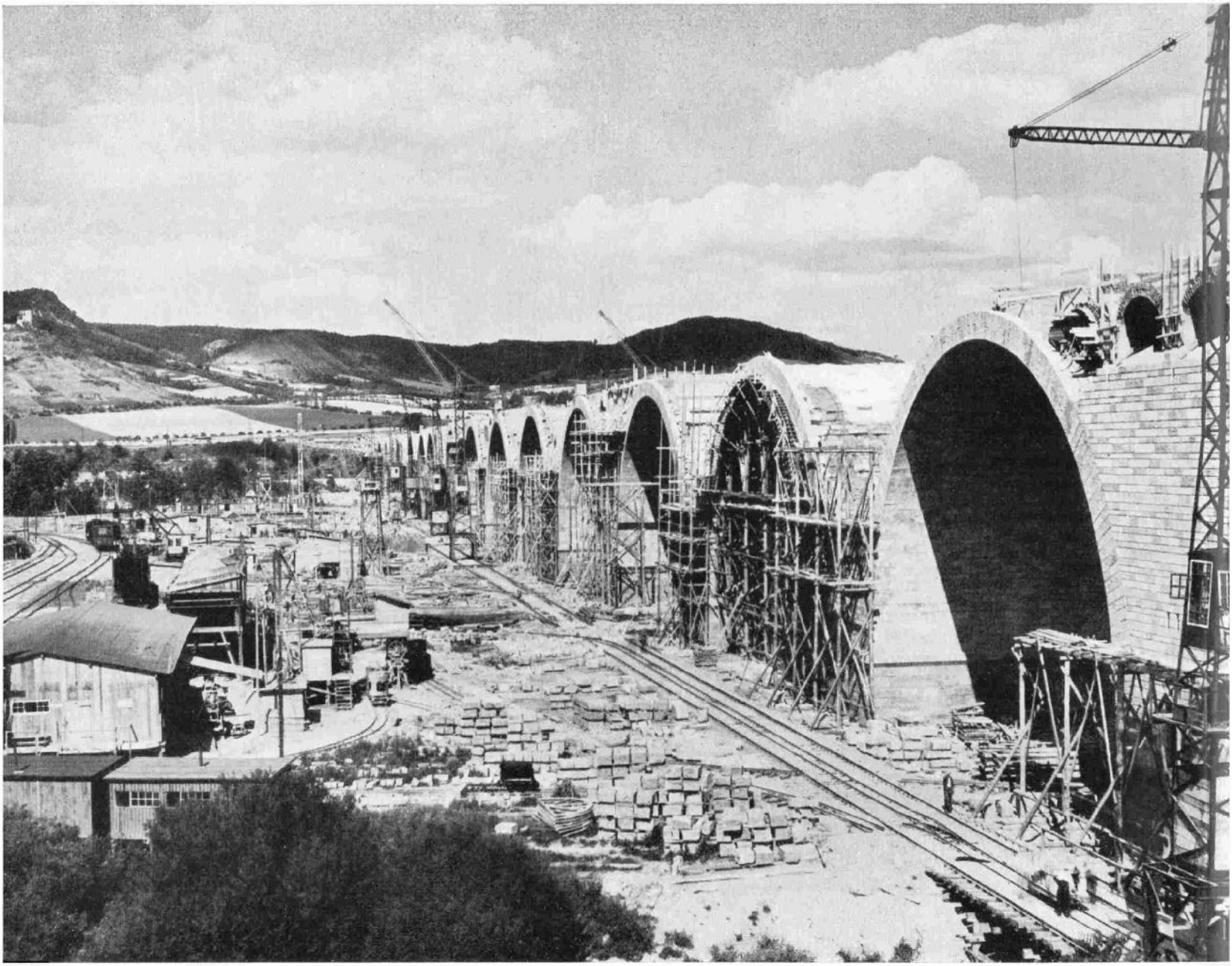


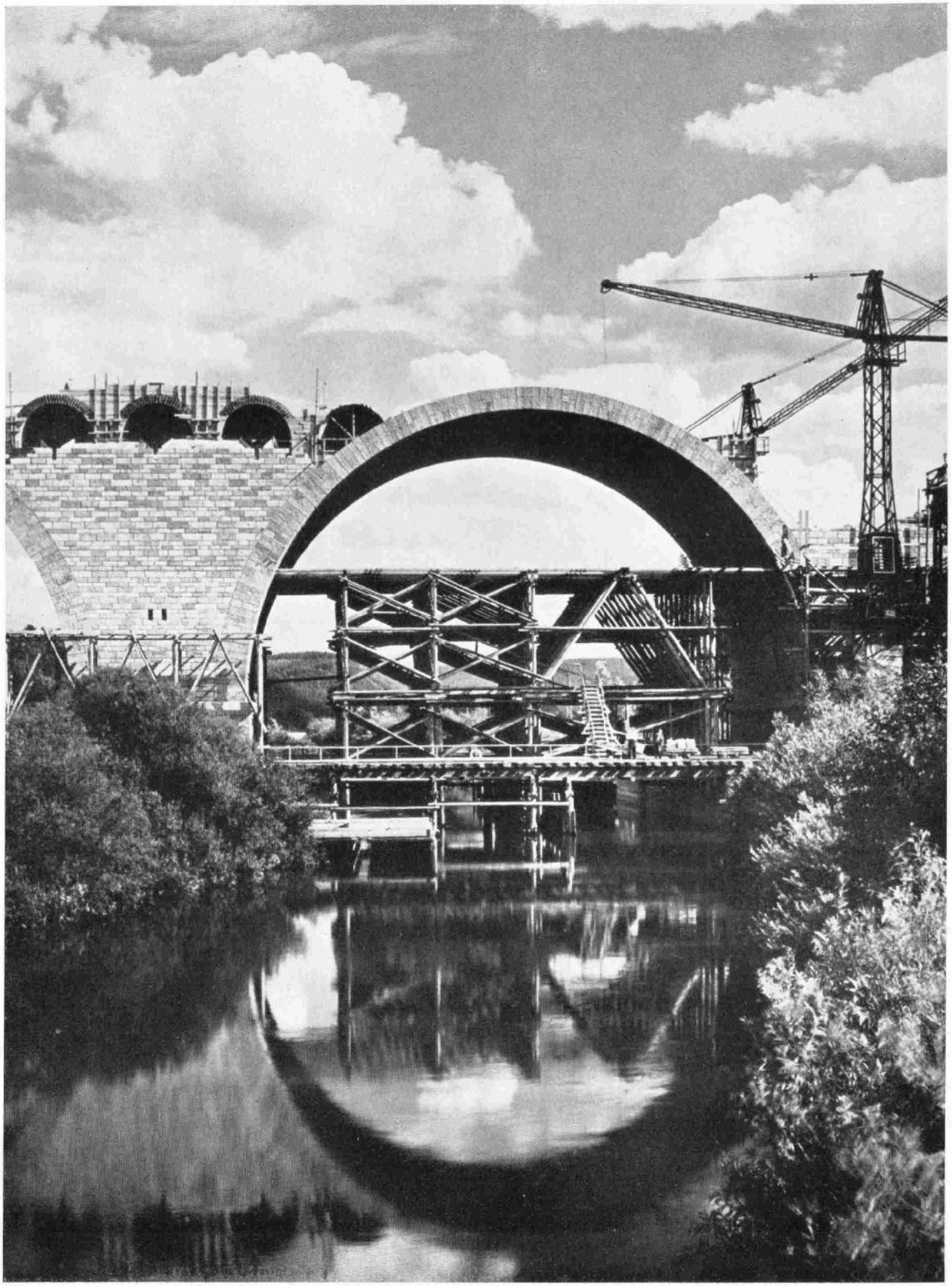
Brücke über den Zeitzgrund bei Stadtroda an der Reichsautobahn Gera—Jena



Reichsautobahn bei Jena mit Gerichtslinde und Lobedaburg

Baustelle der in Muschelkalk gemauerten Bogenbrücke über das Saaletal südlich Jena. Länge der Brücke 700 m, größte Höhe 21 m

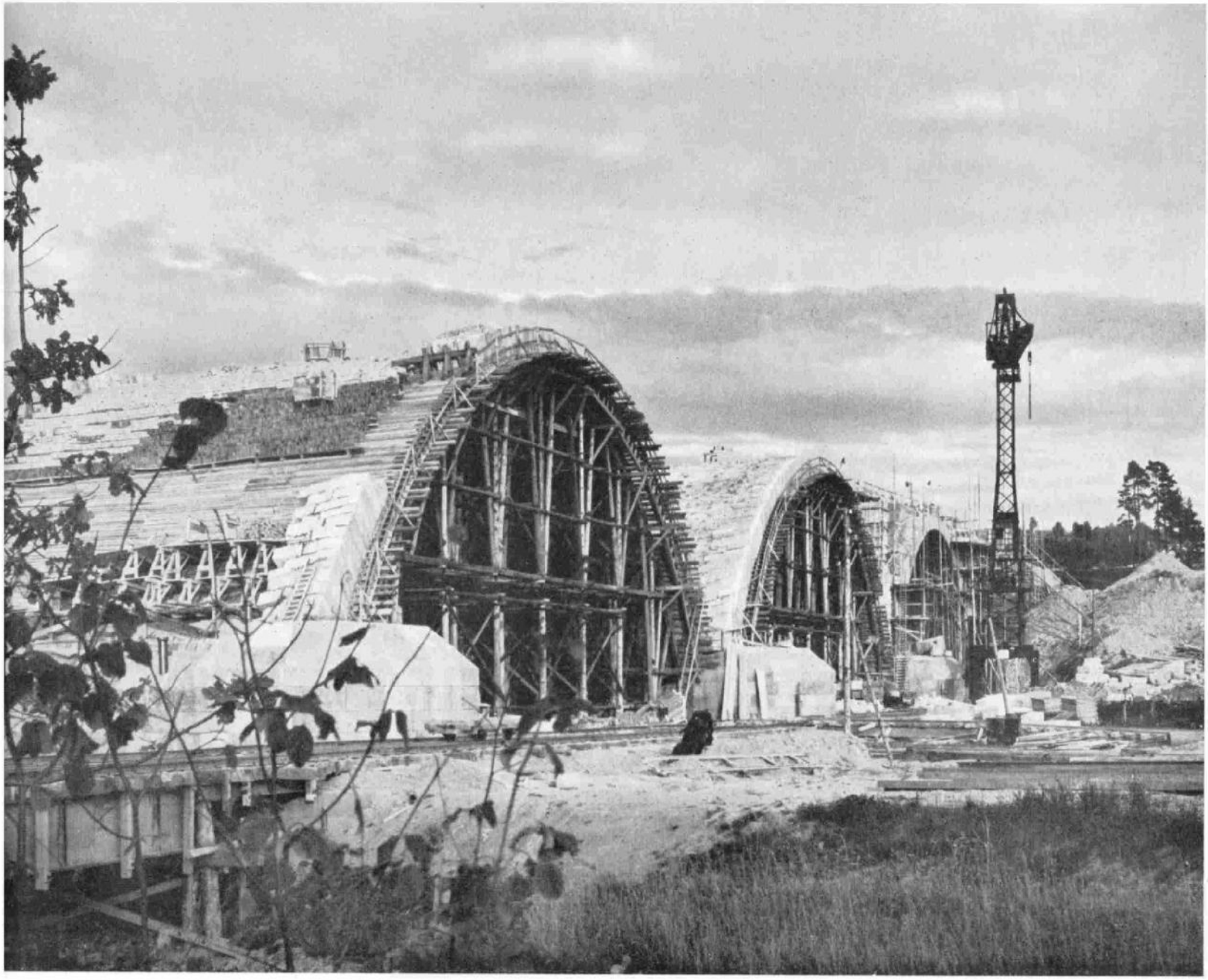




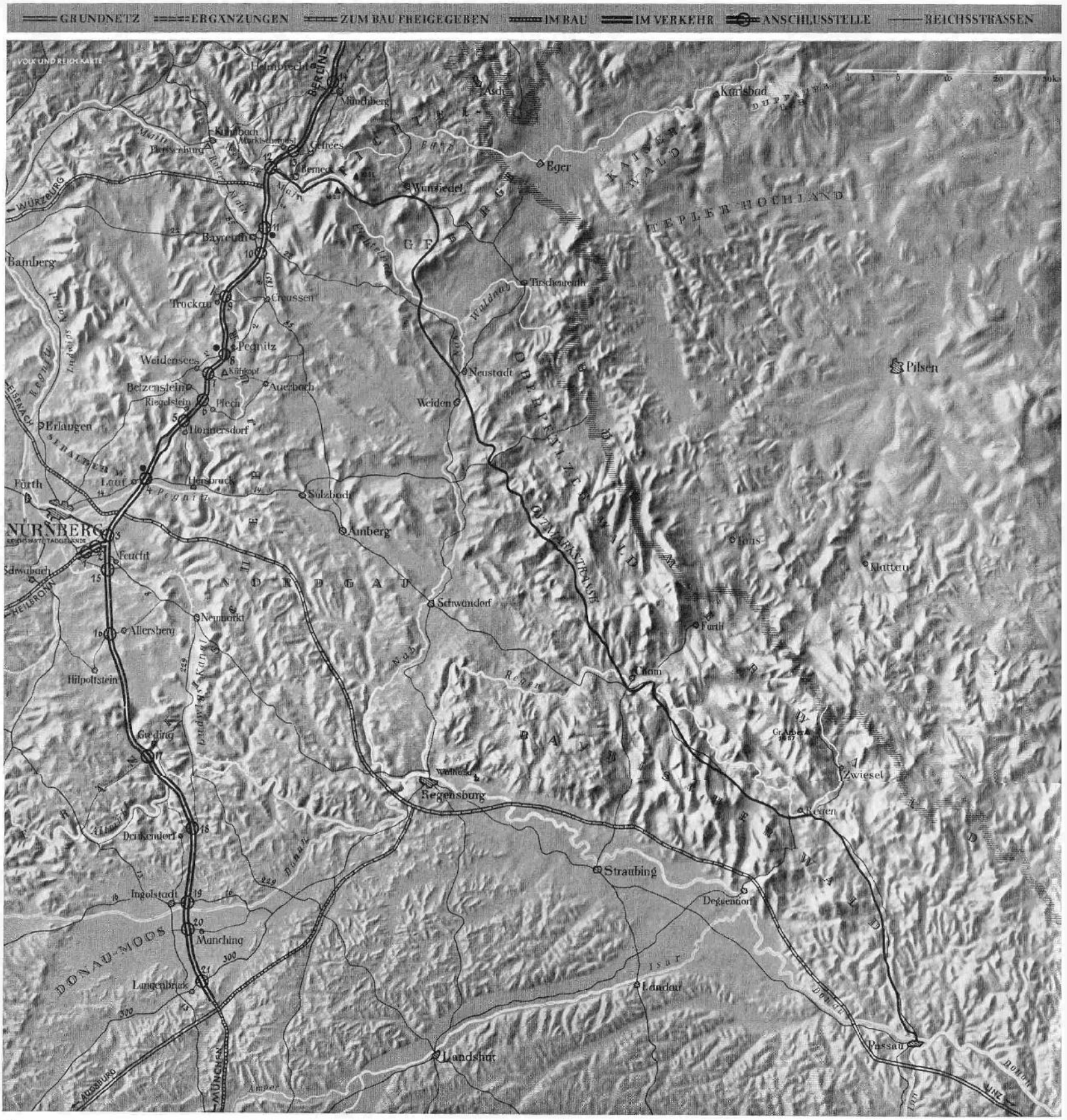
Saalebrücke bei Jena.
Bogen über dem Fluß mit
einer Spannweite von 31,82 m

Aufstieg von der Saale auf die Höhen südlich Weimar durch das Leutratal. Wegüberführung bei Pösen

Bogenbrücke über das Ilmtal bei Weimar. Fünf Bogen von je 42 m Spannweite

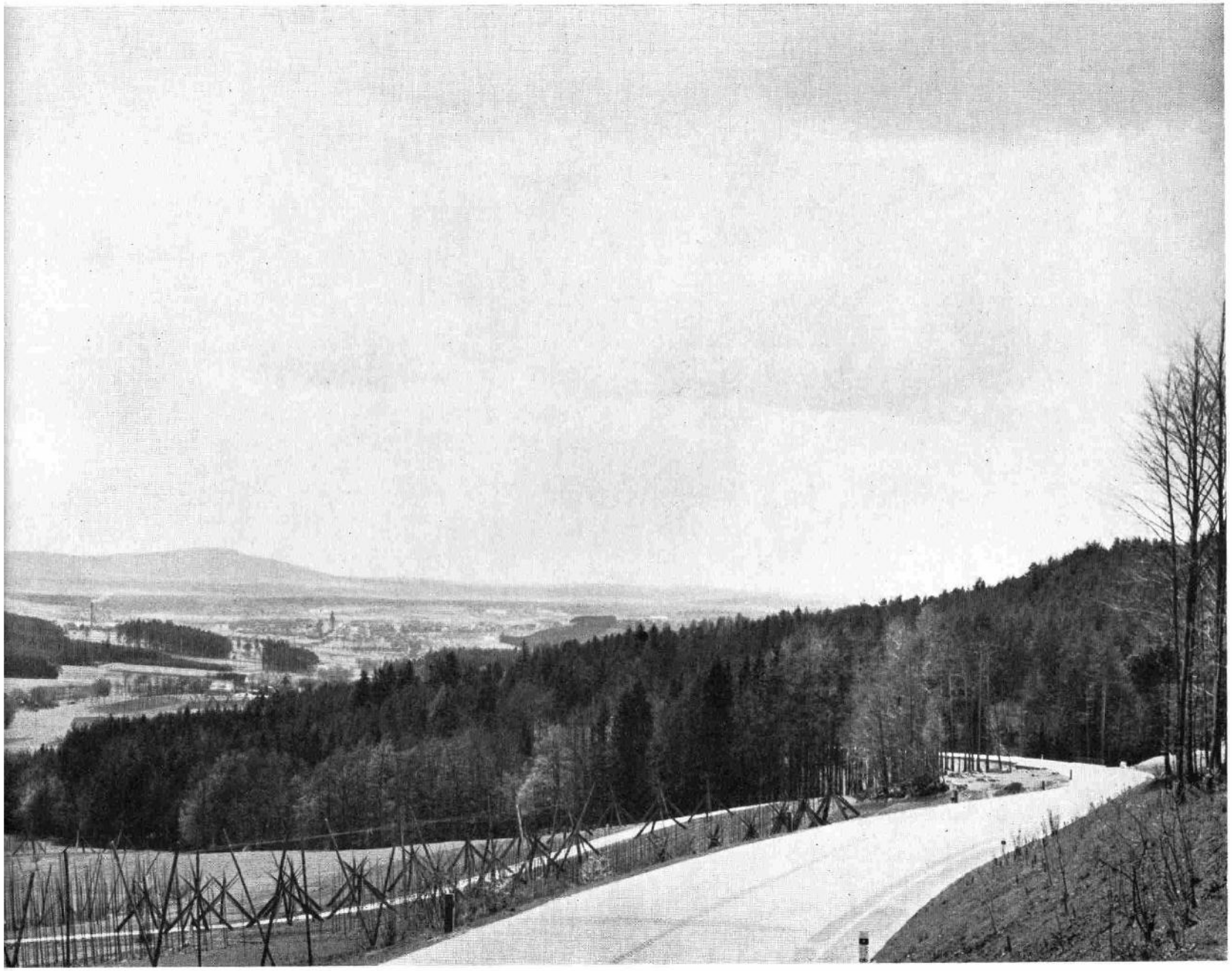


Anschlußstellen: 1 Allersbergerstraße, 2 Reichsparteitaggelände Ost, 3 Nürnberg/Dutzendteich, 4 Lauf, 5 Hormersdorf, 6 Plech, 7 Veldensteiner Forst, 8 Pegnitz, 9 Trockau, 10 Bayreuth Süd, 11 Bayreuth Nord, 12 Berneck, 13 Marktschorgast/Gefrees, 14 Münchberg, 15 Feucht, 16 Allersberg, 17 Greding, 18 Denkendorf, 19 Ingolstadt, 20 Manching, 21 Langenbruck.

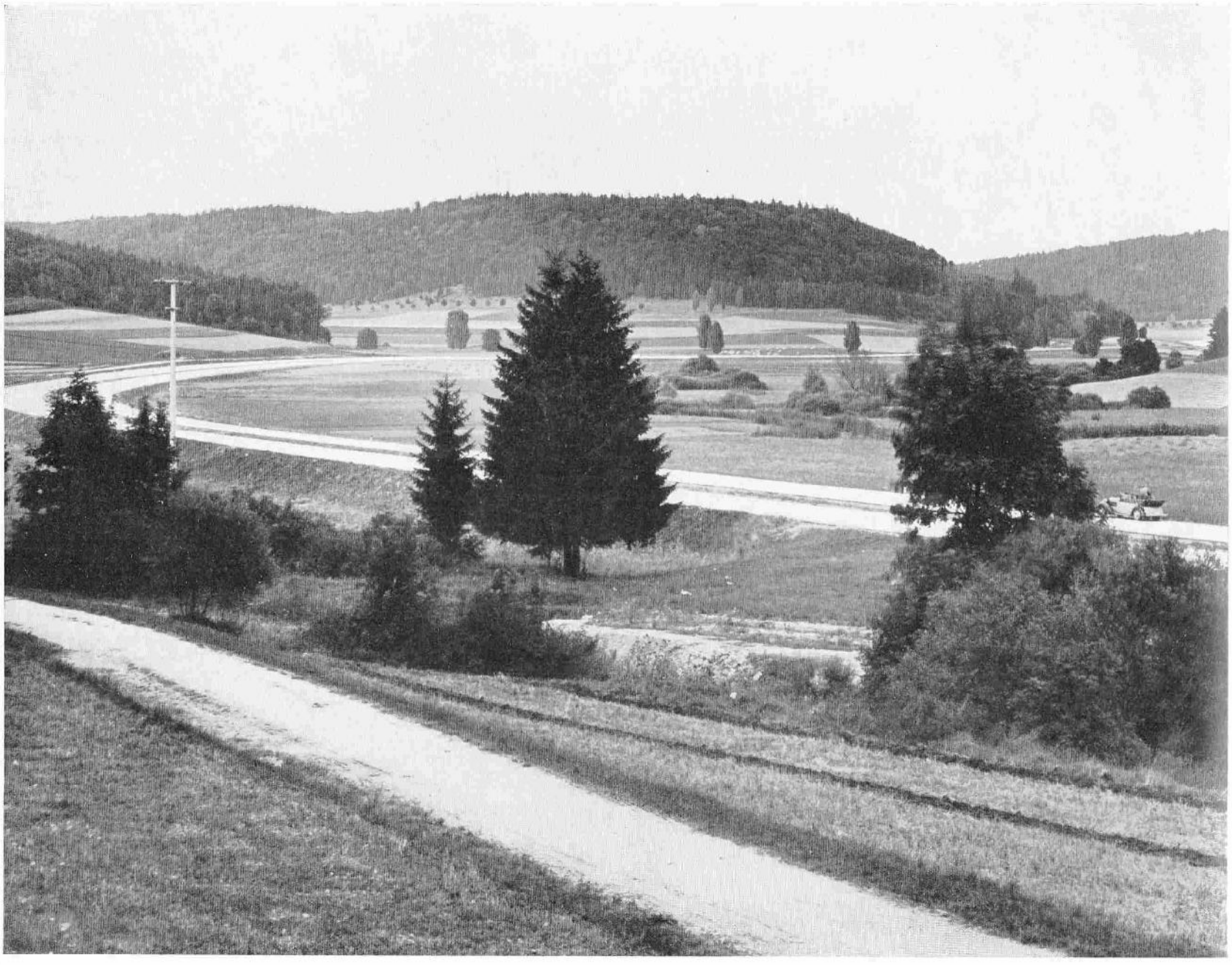


Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochbild-Gesellschaft in München

Blick vom Reichsautobahnabstieg ins Pegnitztal bei Schnaittach zwischen Bayreuth und Nürnberg. Getrennte Führung der Fahrbahnen am Hienberg

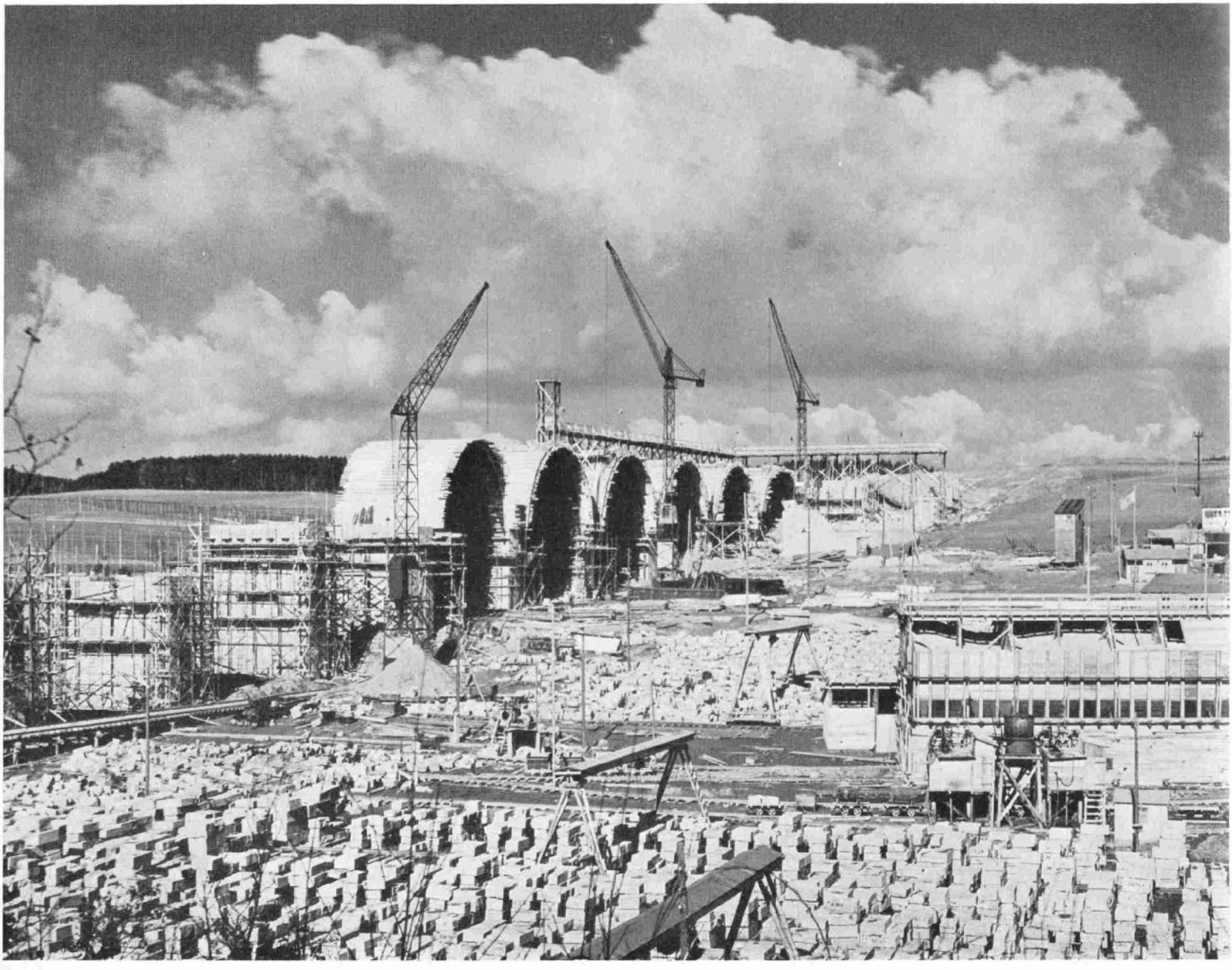


Harmonischer Verlauf der Strecke in einem weit geschwungenen Tal des Fränkischen Jura zwischen Nürnberg und Ingolstadt

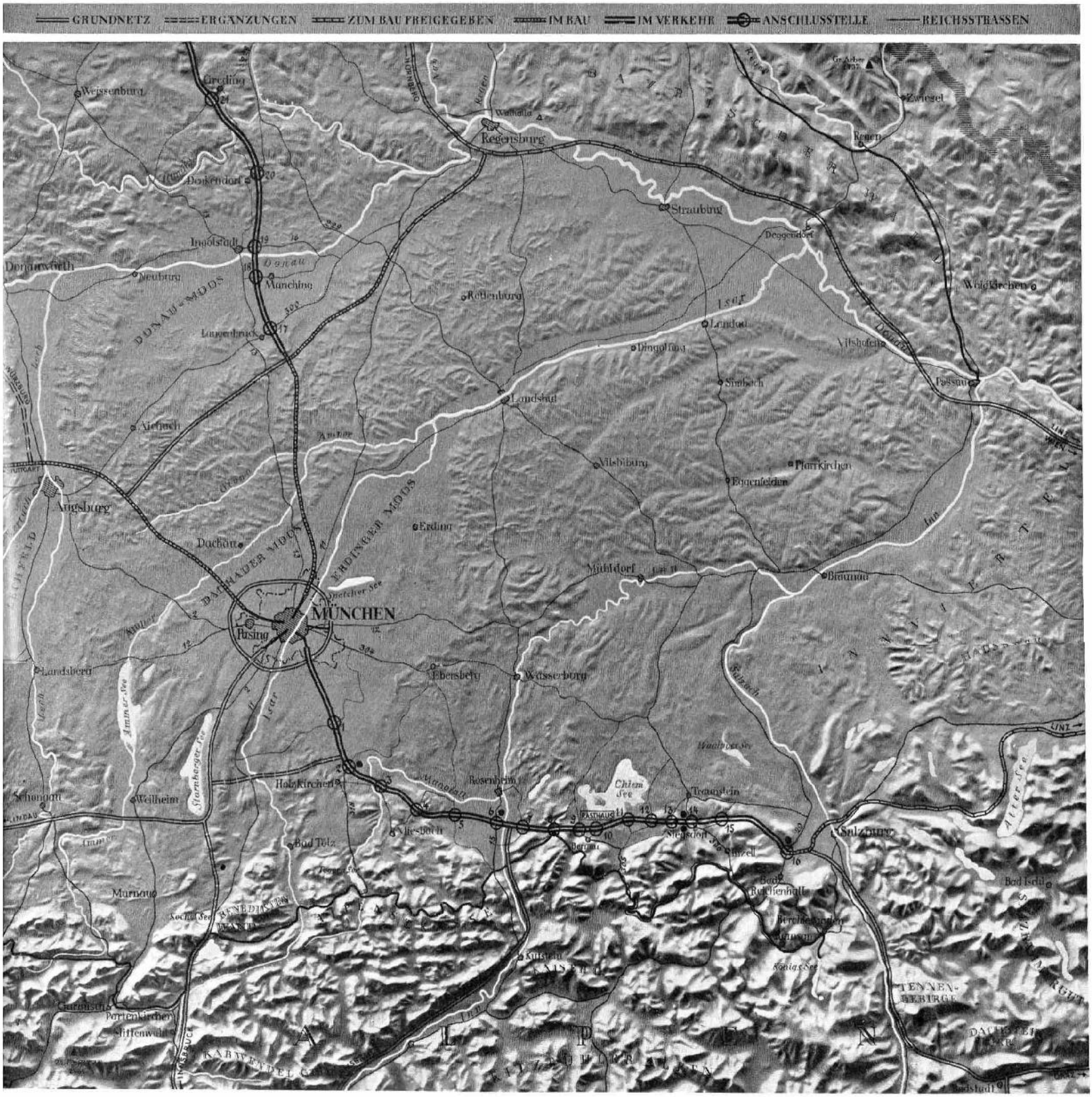


Donaubrücke bei Ingolstadt. Vollwandträger auf Pfeilern mit Muschelkalkverkleidung. Gesamtlänge 380 m, Stützweite der Stromöffnung 115 m

Baustelle des Talübergangs bei Geisenhausen im Holledaugebiet (Holledaubrücke) an der Reichsautobahn Nürnberg—Ingolstadt—München.
Zwei nebeneinanderliegende, 10 m auseinandergerückte Steinbrücken von 404 m Länge und 16 Öffnungen mit je 17,5 m Lichtweite. Höhe der Brücke 27 m



Anschlußstellen: 1 Hofoldinger Forst, 2 Holzkirchen, 3 Weyarn, 4 Irschenberg, 5 Bad Aibling, 6 Rosenheim, 7 Rohrdorf, 8 Frasdorf, 9 Bernau, 10 Felden, 11 Feldwies, 12 Grabenstätt, 13 Bergen, 14 Siegsdorf, 15 Neukirchen, 16 Bad Reichenhall, 17 Langenbruck, 18 Manching, 19 Ingolstadt, 20 Denkendorf, 21 Greding



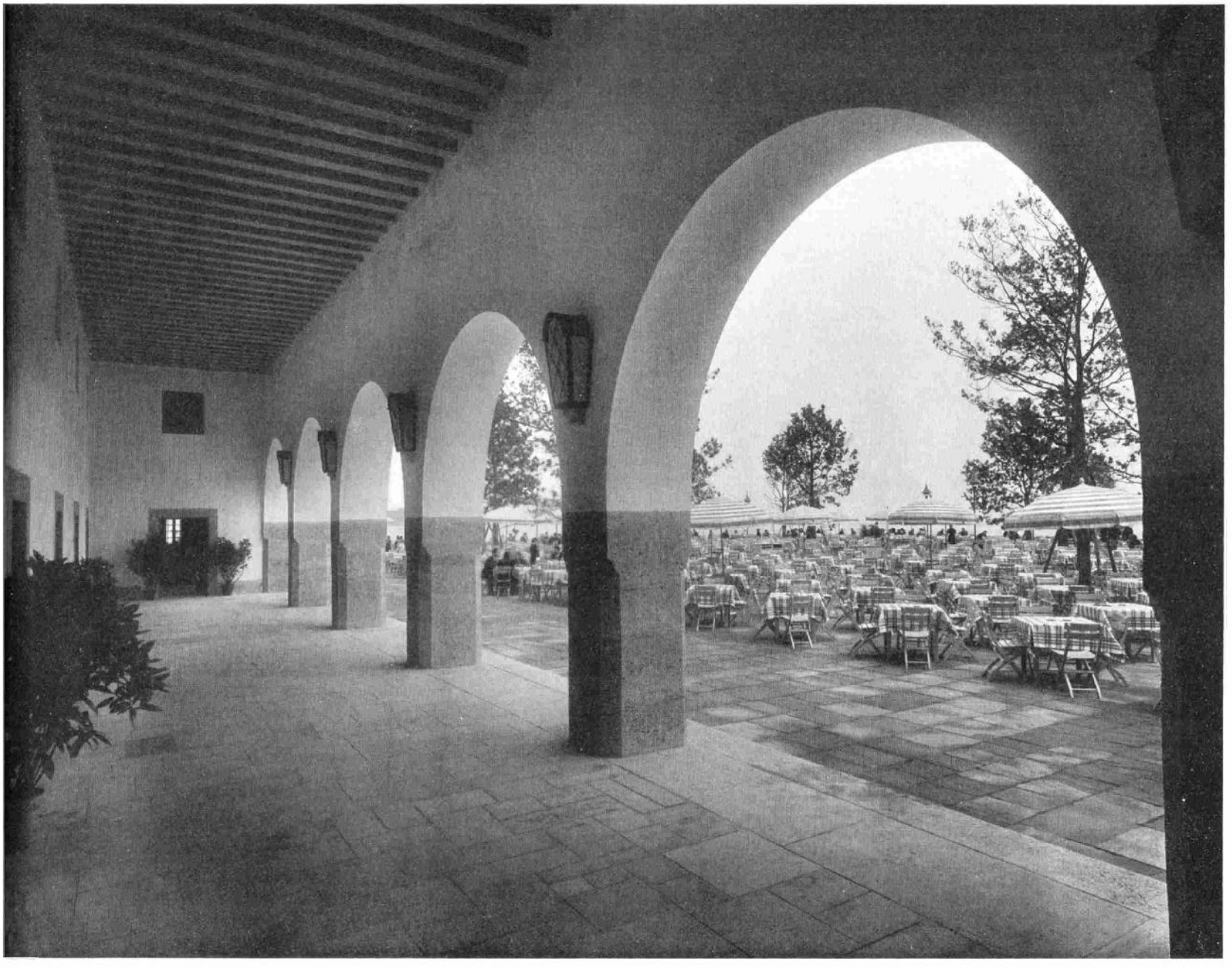
Kartengrundlage: Karl Wenschow vormals Deutsche Hochwild-Gesellschaft in München

Parkstrecke der Reichsautobahn München—Salzburg. Das Bauwerk ist mit der Landschaft bereits völlig verwachsen.

Parkplatz am Chiemsee

Gastraum des Reichsautobahn-Rasthauses am Chiemsee an der Reichsautobahn München-Salzburg-Linz
Das Rasthaus wurde am 27. August 1938 dem Verkehr übergeben

Blick auf die Terrasse des Reichsautobahn-Rasthauses am Chiemsee



Reichsautobahn München—Salzburg—Linz vor Bad Reichenhall mit Blick auf den Untersberg

Inhaltsverzeichnis

Seite

Zur Einführung 7
Übersichtskarte 8
Graphische Darstellung des Arbeitseinsatzes und Baufortschritts 9
Die Reichsautobahn im Land Österreich von Dipl.-Ing. Ernst v. Gottstein . . . 10
Reichsautobahn und Großstadt von Oberregierungsbaurat Dipl.-Ing. Carl Schnell 12
Die Hamburger Hochbrücke über die Elbe von Oberregierungsbaurat Xaver Dorsch 13
Die Verkehrsbedienung des Reichsparteitaggeländes durch die Reichsautobahn von Dipl.-Ing. Rudolf Hoffmann 17
Die Reichsautobahn als Kulturdenkmal von Architekt Dipl.-Ing. Friedrich Tamms 19
Die Bedeutung der Reichsautobahn für die Vorgeschichtsforschung von Professor R. Walther Schulz, Direktor der Landesanstalt für Volkheitskunde in Halle . . 20
Das Ausland und die Reichsautobahn von Dipl.-Ing. Josef Pöchlinger . . . 21
Der neue organisatorische Aufbau von Regierungsassessor Karl-Heinz Hartmann . 22
Die Verkehrsentwicklung 1937/1938 von Dipl.-Ing. Fritz Wilhelm 23
Die Treibstoffversorgung auf der Reichsautobahn von Dipl.-Ing. Hans Rosolleck, Geschäftsführer der RAK. 25
Der Einfluß der Reichsautobahn auf die Entwicklung der Kraftfahrzeuge von Walter Ostwald, VDI. 25
Ostpreußen (1)* 29
Berliner Ring, Berlin-Stettin, Berlin-Frankfurt a. O. (2) 30
Berlin-Hannover-Hamm; Braunschweig/Hannover-Göttingen-Kassel-Hersfeld (3/4) 34
Travemünde-Lübeck-Hamburg-Bremen-Lesum (5) 38
Ruhrgebiet und Rheinland (6) 42
Rhein-Main-Gebiet (7) 50
Karlsruhe-Stuttgart-Ulm-Augsburg (8) 62
Schlesien und Sachsen (9/10) 66
Berlin-Leipzig/Halle-Hof; Sachsen und Thüringen (11) 72
Hof-Nürnberg-München; Bayerische Ostmark (12) 84
Augsburg-München; Münchener Ring; München-Salzburg-Linz (13) . . 89

* Die eingeklammerten Ziffern beziehen sich auf die Übersichtskarte auf Seite 8

Bildhersteller:

Franz Fels-Stuttgart S. 63—65 / Kurt Huhle-München S. 5 / Krajewski S. 41, 46 unten / Walter Nießen-Gräfelfing S. 90, 91 / OBR. Dresden S. 69—71 / OBR. Essen (Kurt Hege) S. 44, 45 / OBR. Hannover (Marga Mäckel) S. 36, 37 / OBR. Köln S. 51 / Saebens-Worpswede S. 39, 40 / Walther Schmidt-Berlin S. 68 / Schurig-Garthman-Lennep S. 28 / Friedrich Tamms-Berlin S. 76 / Victoria Ulm S 92, 93 / Volk und Reich (Else Hege) S. 31, 32, 33, 43, 47, 48, 49, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 94